



MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

EIGHTH SESSION OF THE THIRD LEGISLATIVE
ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

18th, 19th, 21st, 22nd and 24th March 1966.

Volume XXXVII (Nos. 1 to 5).

TABLE OF CONTENTS

Friday, 18th March 1966.

	PAGES
I Questions and Answers	1-16
II Announcement—Alleged distorted reporting in “The Hindu” ..	17
III Voting on Demands for Grants for 1966-67—(cont.)—	
(1) Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration ..	17-65
(2) Demand No. XXX—Road Transport Schemes	65-104
(3) Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes	
IV Papers laid on the Table of the House	104

Saturday, 19th March 1966.

I Questions and Answers	113-126
II Announcement—	
Discussion for short duration on the order served on Sri Umanath, M.P. on parole	126-127
III Voting on Demands for Grants for 1966-67—(cont.)—	
Demand No. III—General Sales Tax and other Taxes and Duties—Administration	127-183
IV Discussion for short duration on the order served on Sri Umanath, M.P. on parole	183-207
V Papers laid on the Table of the House	207-20

Monday, 21st March 1966.

I Questions and Answers	211-227
II Adjournment Motion—	
Repatriation of Ceylon nationals of Indian origin	227-231
III Privilege Matters—	
(1) Alleged distorted reporting in “The Hindu”	231-239
(2) Prosecution of a Member on his forwarding to the Chief Minister a petition containing allegedly false accusations against police officials	239-234
IV Announcements—	
(1) Privilege matter <i>re</i> action taken against an employee of the Madurai Meenakshi Sundareswarar Devasthanam	239
(2) Nomination to the Committee on Subordinate Legislation	245
V Calling attention to collection of betterment tax and consequent distress of ryots of Tirunelveli district	244-245
VI Government Resolution—	
Association of Council Members with the Committee on Subordinate Legislation	245
VII Voting on Demands for Grants for 1966-67—(cont.)—	
(1) Demand No. XIV—Medical	245-336
(2) Demand No. XV—Public Health	
(3) Demand No. XXXVIII—Capital Outlay on Public Health. }	
VIII Papers laid on the Table of the House	336

Tuesday, 22nd March 1966.

I Questions and Answers	361-383
II Request for Half-hour debate	384-386
III Voting on Demands for Grants for 1966-67—(cont.)—	
Demand No. XXV—Welfare of Scheduled Tribes, Castes and Other Backward Classes	386-488
IV Papers laid on the Table of the House	488

Thursday, 24th March 1966.

I Questions and Answers	493-512
II Adjournment Motion—Failure of Government to prevent closure of Textile Mills	512-513
III Privilege Matter—Dismissal of a temple servant of Meenakshi Sundareswarar Devasthanam, Madurai	513-522
IV Voting on Demands for Grants for 1966-67—(cont.)—	
(1) Demand No. XXI—Cinchona	522-562
(2) Demand No. XXXV—Forest Department	
(3) Demand No. XLV—Capital Outlay on Forests	
IV (4) Demand No. XXII—Khadi	562-582
(5) Demand No. X—Administration of Justice	582-604
V Papers laid on the Table of the House	604-605

HOW TO USE THE INDEX.

The Index is arranged alphabetically. The main headings are printed from the margin and the sub-headings are indented from the main headings.

Under every main heading including various names, entries pertaining to proceedings other than questions are indicated by printing immediately after the subject-matter within brackets, e.g., (M) for Motion, (C.A.) for Calling Attention, (R) for Resolution, (St.) for Statement, etc. An entry without any such indication will mean that it pertains to a question, except in the case of Bills and Financial Business, the entry in which cases will be self-explanatory.

All the Bills are alphabetically arranged under the main heading 'Bill (s)'.

Various bodies like Committees, Councils, Boards, Corporations, etc., are consolidated under the said Main Headings, i.e., 'Committee(s)', 'Council(s)', 'Corporation(s)', etc.

Various Schools, Colleges, Conferences, Ports, Temples and similar other broad subjects are shown in alphabetical order under these very Main Headings.

All the Papers laid on the table of the House are indexed only under the Main heading "Papers laid on the table".

Rulings and Observations from the Chair are indexed under the Main Heading 'Chair'.

A list of abbreviations used in the Index is given below :—

A.M./Ad. Motion	..	..	Adjournment Motion.
Ann.	..	..	Announcement.
B.O.H.	..	..	Business of the House.
C.A.	..	..	Calling Attention to a Matter of Urgent Public Importance.
C.A.St.	..	..	Calling Attention Statement.
Consid.	..	..	Consideration stage of a Bill.
			This stage includes—
			(i) Motion to refer to Select/Joint Select Committee.
			(ii) Amendment to refer to Select/Joint Select Committee.
			(iii) Amendment to circulate.
			(iv) Motion to consider as reported by Select/Joint Select Committee.
			(v) Amendment to recommit to Select/Joint Select Committee, etc.
Consid. Cl.	..	..	Consideration of clauses of a Bill.
D.E.E.	..	..	Demands for Excess Expenditure.
Dis. S.D.	..	..	Discussion for Short Duration on an urgent matter of Administration.
D.S.G.	..	..	Demands for Supplementary Grants.
G.A.	..	..	Governor's Address.

G.D.	..	...	..	General Discussion.
H.A.H. Dis/H.H.D.			..	Half-hour Discussion.
Int.	..	..	..	Introduction stage of a Bill.
L.A.	..	..	..	Legislative Assembly.
L.C.	..	..	..	Legislative Council.
M.	..	..	..	Motion.
P.M.	..	..	..	Privilege Motion.
R/Res.	..	..	..	Resolution.
St.	..	..	..	Statement.



THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Friday, 18th March 1966.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half past eight of the clock, Mr. Speaker (The Hon. SRI S. CHELLAPANDIAN) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

சிறு தொழில் அபிவிருத்தி

* 332 கேள்வி.—திரு. எம். எஸ். மணி: கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சிறுதொழிலபிவிருத்தித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழகத்தில் இதுவரை உதவித் தொகை தந்து வளர்க்கப்பட்ட தொழிற்சாலைகளின் எண்ணிக்கை என்ன?

(இ) அந்த தொழிற்சாலைகளுக்கு அரசாங்கத்தால் அளிக்கப் பட்டுள்ள உதவித் தொகை எவ்வளவு?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: (a) & (b) It is presumed that the Member is referring to the loans given under the State Aid to Industries Act, 1922. During the period from April 1956 to November 1965, covered by the II and III Five-Year Plans, 30,268 Small Scale Units received financial assistance to the tune of Rs. 2,39,59,574 in the shape of loans under the said Act.

திரு. வை. சங்கரன்: இந்தக் கடன்களுக்கு உதவி அளிப்பதில் எப்படிப்பட்டவர்களுக்குக் கடன் கொடுக்கவேண்டும், எந்தெந்தத் தொழில்களுக்குக் கடன் கொடுக்கவேண்டும் என்பதுபோன்ற விதிமுறைகள் இருக்கின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: விதிகளெல்லாம் போடப் பட்டிருக்கின்றன. ஒன்று இரண்டு வேண்டுமானால் சொல்லுகிறேன்.

Construction of factory buildings or workshed.

Purchase of tools equipment and machinery.

Discharge of existing liabilities.

இதுமாதிரி கண்டிஷன்கள் இருக்கின்றன.

திரு. வை. சங்கரன்: "Already not attracted by private enterprises" அதாவது, ஏற்கெனவே நம் நாட்டில் ஆரம்பிக்கப் படாத புதுத் தொழில்களை ஆரம்பிப்பதற்கு விதிமுறை இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[18th March 1966

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதுவும் ஒரு விதிதான்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : பாக்டரி பிஸ்டிங் கட்டுவதற்கு உதவி செய்யப்படும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். பிஸ்டிங் கட்டுவதற்கு அவர்கள் என்ன ஈடு கொடுக்கவேண்டும். சொந்த சொத்து ஜாமீன் கொடுக்கவேண்டுமா? அல்லது வேறு ஏதாவது கொடுக்கவேண்டுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சொந்த சொத்து ஜாமீன் கொடுக்கவேண்டும். ஒரு கடனுக்கு சொந்த சொத்துக்களை மார்ட்டுக்கேஜ் அல்லது அடமானம் முதலியவை செய்து ஜாமீன் கொடுக்க வேண்டும்.

திரு. வை. சங்கரன் : கடன் தொகை ஒரே அடியாக மொத்தமாகக் கொடுக்கப்படுமா? அல்லது இன்ஸ்டால்மெண்டாக அவ்வப்போது வேலை நடந்த பிறகு சரிப்பார்த்த பின் கொடுக்கப்படுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது தேவையைப் பொறுத்தது. இயந்திரமாக இருந்தால் உடனடியாக எல்லாம் கொடுக்கப்படுகிறது. கட்டடம் முதலியவைகளாக இருந்தால் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகக் கொடுக்கப்படும்.

‘சிமெண்ட்’ தொழிற்சாலை, திருச்சிராப்பள்ளி

* 333 கேள்வி.—திரு. சா. ராமசாமி : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) திருச்சி மாவட்டத்தில் அரசினர் துறையில் புதியதாக செமெண்ட் தொழிற்சாலையொன்று துவக்கப்பட இருக்கிறதா?

(இ) ஆமெனில், அதற்காக செலவிடப்படும் தொகை எவ்வளவு?

(உ) நாளொன்றுக்கு எவ்வளவு சிமெண்ட் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) to (c) An experimental small-scale cement plant is being set up in Tiruchirappalli district.

திரு. சா. ராமசாமி : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தொழிற்சாலை டால்மியாபுரத்திற்கு அருகே துவங்கப்போவதாகத் தெரிகிறது. டால்மியாபுரத்தில் ஏற்கனவே ஒரு தொழிற்சாலை தனியார் துறையில் இருந்து வருகிறது. இந்தப் புதிய தொழிற்சாலையும் அங்கே நிருவப்படுவதால், அங்கே கிடைக்கக்கூடிய மூலப் பொருள்களுக்கு ஏதாவது பாதுகாப்பு ஏற்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது சர்க்கார் துறையிலே ஸ்மால் ஸ்கேலிலே சர்க்கார் அமைக்கின்ற சிமெண்ட் தொழிற்சாலை. இதை அறியலூரில் அமைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள்.

18th March 1966]

கிரோம். வேறு தொழிற்சாலைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் மனதில் வைத்திருந்தால், அதைப்பற்றி தனியாகக் கேள்வி போட்டால் விவரம் சொல்லப்படும்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : சர்க்கார் துறையில் அமைக்கப்படும் செமெண்ட் தொழிற்சாலை எப்போது உற்பத்தியைத் தொடங்கும் என்று சொல்லமுடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது எக்ஸ்பெரிமெண்டல் தொழிற்சாலை என்று சொன்னேன். பைலட் ப்ராஜக்ட்டாக சர்க்கார் துறையிலே செமெண்ட் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தி அதை ஆராய்ச்சி செய்வதற்காகத்தான் இது பூர்வாங்கமான ஏற்பாடு என்று சொன்னேன். இப்போது எரக்ஷன் நடந்துக்கொண்டிருக்கிறது. எவ்வளவு சீக்கிரத்தில் முடியும் என்று சொல்வதற்கில்லை.

திரு. சா. ராமசாமி : டால்மியா செமெண்ட் தொழிற்சாலைக்கு ஒரு மைலுக்குப்பக்கத்தில் முருவத்தூர் என்ற இடத்தில் அரசாங்கம் செமெண்ட் தொழிற்சாலைக்கு ஏற்பாடுகள் நடைபெறுகின்றன. அது எந்த முறையில் ஆரம்பிக்கப்படுகிறது ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : திருச்சி ஜில்லாவிலே சர்க்கார் துறையில் பெரிய தொழிற்சாலை ஆரம்பிப்பதற்கான எந்த உத்தேசமும் கிடையாது.

திரு. எ. கோ. பாலகிருஷ்ணன் : செமெண்ட் பிரச்சினை பெரிய பிரச்சனையாக இருக்கிற காரணத்தினால் சர்க்கார் துறையிலும், தனியார் துறையிலும் எந்தெந்த இடங்களில் செமெண்ட் தொழிற்சாலைகள் ஆரம்பிப்பதற்கு அரசாங்கம் லிஸ்ட் வைத்திருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஜியலாஜிகல் சர்வே செய்திருக்கிறோம். எந்தெந்த இடங்களில் போதிய அளவு சுண்ணாம்புக்கல் கிடைக்கிறது என்று ஜியலாஜிகல் சர்வே செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்பார்த்து தொழிற்சாலை வைப்பதற்கு யாரேனும் முன்வந்தால் சர்க்கார் உதவி செய்யும். இப்பொழுது இருக்கிற திட்டப்படி சர்க்கார் துறையிலே இராமநாதபுரம் ஜில்லாவிலே தொழிற்சாலை ஆரம்பிக்கிறோம். இராமேஸ்வரம் பக்கத்தில் ஆரம்பிக்கக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது.

திரு. வை. சங்கரன் : செமெண்ட் ஸ்தால் ஸ்கேவில் உற்பத்தி செய்யமுடியும் என்பதை சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறதா? அம்மாதிரி ஆரம்பிக்க தனியார் அனுமதி கேட்டால், அனுமதி அளிக்கப்படுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சிறு வகையிலே செய்ய முடியும் என்பதுதான் சர்க்காருடைய நம்பிக்கை. அவ்வாறு பல தடவை இந்தச் சபையில் சொல்லியிருக்கிறேன். சர்க்காரே அதை நிரூபித்துக் காண்பிப்பதற்காக டெமான்ஸ்ட்ரேஷன்

[18th March 1966

பிளான்ட் ஆகப் போட்டிருக்கிறோம். தனியார் துறையில் இவ்வாறு அனுமதி கேட்பவர்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்குவதற்காக மத்திய சர்க்காருக்கு சிபார்சு செய்கிறோம். ஒன்று இரண்டு கிடைத்திருக்கிறது.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : தனியார் துறையிலே உற்பத்தி செய்யப்படுகிற செமென்டை சர்க்கார் கட்டடங்களுக்கு வாங்கிக் கொள்கிற காரணத்தால், செமென்ட் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகையால், சர்க்காருடைய கட்டடங்கள் பூராவும் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய வகையில் ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படிப்பட்ட திட்டம் இல்லை.

‘டாங்கி’க் தொழிற்சாலை, ஆவடி

* 334 கேள்வி.—**திரு. கரு. சீமைச்சாமி :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஆவடியில் டாங்கித் தொழிற்சாலை நிறுவும் வேலை தற்போது எந்த நிலையில் உள்ளது?

(இ) அங்கு உருவாக்கப்படும் முதல் டாங்கி எப்போது வெளிவரும்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : (அ) தொழிற்சாலை நிறுவும் வேலை திட்டப்படி நடந்தேறி வருவதாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) விஜயாந்தா என்ற பெயர் சூட்டப்பட்டுள்ள முதல் டாங்கி 29-12-1965 அன்று தொழிற்சாலையிலிருந்து வெளி வந்தது.

திரு. வை. சங்கரன் : இது எத்தனை ஹார்ஸ் பவர் திறன் கொண்டதாக இருக்கிறது? இதனுடைய சிறப்புக்கள் என்ன என்பதைப் பற்றி சொல்ல முடியுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இவையெல்லாம் டிஃபன்ஸ் மேட்டர், இதைப்பற்றி எந்தத் தகவலும் கொடுப்பதற்கில்லை.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : வருடத்திற்கு எத்தனை டாங்குகள் இதில் உற்பத்தி செய்ய முடியும் என்பதை சொல்ல முடியுமா? பாட்டன் டாங்குகளை முறியடிக்கக்கூடிய விதத்தில் இந்த டாங்குகள் இருக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பதில் அளிக்க இயலாது.

Defence oriented industries

* 335 Q.—**SRI V. SANKARAN :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether there is any proposal for giving special consideration in respect of priority, financial help, etc., in starting defence oriented industries in the private sector; and

(b) if so, the details thereof?

18th March 1966]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) The Government of India have under consideration, a proposal to encourage industries to take up production of Defence Stores, Components and other technical products. For this purpose, they propose to extend necessary help in matters like supply of scarce raw materials.

திரு. வை. சங்கரன் : தனியார் ஆறையில் டிஃபென்ஸ்-க்கு இன்னின்ன 'காம்போனன்ட்ஸ்' வேண்டும். அதை தயாரிக்க வேண்டும், என்று ஏதாவது லிஸ்ட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா? அவ்விதம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால், அவ்விதம் தயாரிக்க யாராவது முன் வந்திருக்கிறார்களா? அதற்காக லைசென்ஸ் யாருக்காவது கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பாதுகாப்புக்குத் தேவையான உறுப்புகளை செய்வதற்காக அந்த இலாகா அதிகாரிகள் இங்கு வந்து ஸ்மால் இன்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட் போன்ற இடங்களில் தெரிவிக்கின்றார்கள். என்னென்ன தேவை என்பதை விளக்கக் கூடிய வகையில் தேவையான பொருட்களை எக்சிபிஷனில் வைக்கிறார்கள்—அதைப்பார்த்து, நம்முடைய சிறு தொழில் ஸ்தாபனங்கள் உறுப்புக்களை செய்யமுடியுமா, போதுமான அளவுக்கு சப்ளை செய்ய முடியுமா என்பதற்கான வசதி செய்து கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : சார், இப்போது பிஸ்டல், ரிவால்வர், போன்றவை கிடைப்பது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே திருச்சியில் பிஸ்டல், ரிவால்வர் போன்றவற்றை தயாரிக்க முடியுமா? அதற்காக தனியார்கள் யாராவது முன்வந்தால் அவர்களுக்கு உதவி அளிக்கப்படுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதைப்பற்றி என்னிடம் தகவல் இல்லை.

போலீசாருக்கு இடவசதி

* 336 கேள்வி.—**திரு. ஜி. தங்கவேலு :** கனம் உள்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

போலீஸ் கான்ஸ்டேபிள்கள், ஹெட்கான்ஸ்டேபிள்கள் பணி புரியும் இடங்களிலிருந்து, மாவட்டத் தலைநகரங்களுக்கு டீட்டியில் போகும்பொழுது தங்குவதற்கு இடவசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறதா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : அலுவல் முறையில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களில் பணியாற்றச் செல்லும் தலைமைக்கான்ஸ்டேபிள்கள், போலீஸ் கான்ஸ்டேபிள்களுக்கு வட ஆர்க்காடு, தஞ்சாவூர், கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்களில் தங்குவதற்கு இடவசதி செய்யப்பட்டுள்ளது. மற்ற மாவட்டங்களில் இவர்கள் தங்குவதற்கென்று தனிப்பட்ட இடவசதி எதுவுமில்லை. மேற்படி

[18th March 1966]

காரியத்திற்காக திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் தாற்காலிக கொட்டகை ஒன்றைக் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. ஆ. தங்கவேலு : தலைவர் அவர்களே, சில மாவட்டங்களில் இவர்களுக்கு தங்குமிடங்கள் அமைக்கப்பட்டிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். மற்ற மாவட்டங்களிலும், குறிப்பாக தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் எப்போது இப்படிப்பட்ட வசதி செய்து கொடுக்கப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : எப்போது அமைக்கப்படும் என்று சொல்ல முடியாது. அரசாங்கத்தில் இருக்கின்ற நிதி வசதிக்கு ஏற்ப ஒவ்வொன்றாக எடுத்து ஒத்தாசை உதவிகள் செய்து கொடுக்கப்படும்.

திரு. எ. கோ. பாலகிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, தாலுக்காக்களிலிருந்து தலைநகரங்களுக்கு போகிறபொழுது கான்ஸ்டபிள், ஹெட் கான்ஸ்டபிள் இவர்கள் இரவு நேரங்களில் தங்கவேண்டுமென்றால், சப்-ஜெயிலில் அல்லது போலீஸ் ஸ்டேஷனில்தான் தங்கவேண்டியிருக்கிறது. இதை தவிர்ப்பதற்கு ஏற்ற முறையில் அவர்கள் தங்களுக்கு வசதியாக அவர்களைப்பற்றி குறைகள் வராத முறையில் தங்குவதற்கு உடனடியாக சர்க்கார் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்குமா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : எங்கெல்லாம் போலீஸ் க்ளப் இருக்கிறதோ, அங்கே போலீஸ்காரர்கள் போகும்போது, அந்த இடத்தில் தங்கிக்கொள்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட வசதியில்லாத இடங்களில் போலீஸ் ஸ்டேஷனில் தங்குகிறார்கள். போலீஸ் ஸ்டேஷனில் தங்குவது நியாயமும் கூடத்தான். அரசாங்கம் அவ்வப்போது ஆலோசித்து இவர்கள் தங்குவதற்கான வசதிகளை செய்து கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து கொண்டிருக்கிறது. உடனடியாக எதுவும் செய்து விட முடியாது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : சார், சில மாவட்டங்களில் இவர்கள் தங்குவதற்காக இடவசதி இருப்பதாகத் தெரிகிறது. இவ்விதம் அவர்கள் தங்கும்போது அவர்களிடமிருந்து கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறதா அல்லது இலவசமாக தங்குகிறார்களா? இது போன்ற மற்ற மாவட்டங்களின் தலைநகரங்களிலும் ஹாஸ்டல் வசதி செய்து கொடுக்க அரசாங்கத்தினிடம் திட்டங்கள் ஏதேனும் உண்டா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : குறிப்பிட்ட போலீஸ் சம்பந்தப்பட்ட க்ளப்புகளில் தங்கினால்—அதாவது சென்னை போன்ற இடங்களில் இருக்கின்ற க்ளப்புகளில் தங்கினால்—கட்டணம் வசூலிப்பதில்லை. ஆனால், அவர்கள் அங்கேயே சாப்பிட்டுக்கொள்வதற்கான வசதி இப்போது இல்லை. மேலும், எங்கெங்கு இவ்விதம் அமைக்க முடியுமோ அங்கெல்லாம் அமைக்கவேண்டும் என்று அரசாங்கம் எண்ணியிருக்கிறது.

18th March 1966]

ஊர்க்காவல் படைகள்

* 337 கேள்வி.—திரு. ஆ. தங்கவேலு : கனம் உள்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஊர்க்காவல் படைகள் எத்தனை அணிகளை ஏற்படுத்த மத்திய அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது?

(இ) எத்தனை அணிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : (அ) 40,400 ஊர்க்காவல் படையினரைக் கொண்ட 367 ஊர்க்காவல் படை அணிகளை இம்மாநிலத்தில் ஏற்படுத்துவதென்ற ஓர் அளவை இந்திய அரசு நிச்சயித்துள்ளது.

(இ) 1965 டிசம்பர் 31-ம் தேதி வரையில் 9,890 ஊர்க்காவல் படையினரைக் கொண்ட 89 ஊர்க்காவல் படை அணிகள் இம்மாநிலத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

திரு. ஆ. தங்கவேலு : தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊர்க்காவல் படை எந்த அடிப்படையில் அமைப்படுகிறது? ஜனத்தொகை அடிப்படையில் அமைப்படுகிறதா அல்லது வேறு எந்த முறையில் அமைக்கப்படுகிறது?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : ஜனத்தொகை அடிப்படையில் அமைக்கப்படுவதில்லை குறிப்பாக, சமுதாயத்திற்கு பெருந் தொண்டு செய்யவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் அதிலும் நமது நாட்டுக்கு சோதனைகள் வந்த காலத்தில் இப்படிப்பட்ட படைகளின் உதவி நமக்குத் தேவையாக இருந்தது, போலீசுக்கு தேவையாக இருந்தது. இப்படிப்பட்ட பெரு நோக்கத்தோடுதான் இந்தப் படை அமைக்கப்படுகிறது.

சக்கம்பேட்டை பஞ்சாயத்து

* 338 கேள்வி.—திரு. ஆ. தங்கவேலு : கனம் துலநிர்வாக அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

திண்டிவனம் வட்டம், மரக்காணம் பஞ்சாயத்து யூனியனைச் சேர்ந்த சக்கம்பேட்டை பஞ்சாயத்து 1963-64, 1964-65-ம் வருடங்களுக்கு ஆடிச் செய்யப்பட்டதா?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத் : சக்கம்பேட்டை பஞ்சாயத்தின் 1963-64-ம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவுக் கணக்குகள் 1964-ம் ஆண்டு, அக்டோபர் மாதத்தில் தணிக்கை செய்யப்பட்டன. 1964-65-ம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுக் கணக்குகள் இன்னும் தணிக்கை செய்யப்படவில்லை.

திரு. ஆ. தங்கவேலு : தணிக்கை செய்யப்பட்ட கணக்கில் பஞ்சாயத்து தலைவர் கையாடல் செய்திருப்பதாக கண்டுபிடிக்கப் பட்டிருக்கிறதா? அப்படியென்றால் அவர்களிடமிருந்து பணத்தை வசூல் செய்வதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

[18th March 1966]

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத் : எல்லா ஐட்டங்களிலும் இல்லை. ஒரு சில ஐட்டங்களில் பணம் கட்டவேண்டும் என்று நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற சில ஐட்டங்களில் பஞ்சாயத்து தலைவர் தகுந்த பதில் தரவேண்டும் என்றும் வவுச்சர் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பிட்ட காலத்தில் பதில் அளிக்கவேண்டும் என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அவ்விதம் கொடுக்கப்படுகின்ற பதில் திருப்தியாக இருந்தால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படமாட்டாது. திருப்தியாக இல்லாவிட்டால் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளால் மேற்கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்?

திரு. ஆ. தங்கவேலு : எவ்வளவு பணம் கட்டவேண்டும் என்று உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத் : முப்பது ரூபாய் ஒரு ஐட்டத்தில், 40 ரூபாய் இன்னொரு ஐட்டத்தில், பிற ஐட்டங்களைப்பற்றி எல்லாம் அவரிடமிருந்து பதில் வந்த பிறகு, அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. ம. கமலநாதன் : எந்தெந்த இனங்களில் இவ்வாறு தவறாக செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறியிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத் : மரம் எலம் விடுதல், மீன் குத்தகை விடுதல், சாலை வீதி வேலைகள் இது போன்ற அம்சங்கள் தான். அதற்கு மேல் என்னிடம் தகவல் இல்லை.

தேசியப் பாதுகாப்பு நிதி

* 339 கேள்வி.—திரு. து. ப. அழகமுத்து : } கனம் முதல்
திரு. எம். எஸ். மணி : }

அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சமீபத்தில் தமிழ்நாட்டு முக்கிய நகரங்களுக்கு சினிமா நடிகர்கள் யுத்த நிதித் திரட்டச் சென்றார்களா?

(இ) அவர்கள் சுற்று பிரயாணச் செலவு சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டதா?

(உ) ஆமெனில், மொத்தச் செலவு என்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes.

(b) No.

(c) Does not arise.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : இந்த சினிமா நடிகர்கள் வசூலித்து கொடுத்த தொகை எவ்வளவு என்று சொல்ல முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நாடகங்கள் மூலமாகவும் மற்றும் பல ஜில்லாக்களிலும் வசூலித்த மொத்தத் தொகை ரூ. 15,10,415; இதற்கு ஆன செலவு ரூ. 63,869-42 பைசா. நிகர வருமானம் ரூ. 14,46,545-58 பைசா.

18th March 1966]

திரு. ஜே. மாதா கவுடர்: சார், இந்த நிதி வசூலிப்பதில் எந்தெந்த நடிகர்கள் முக்கியமாக முயற்சி எடுத்துக்கொண்டார்கள் என்று சொல்ல முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: அந்த விவரங்களெல்லாம் என்னிடம் இல்லை.

திரு. ம. கமலநாதன்: தலைவர் அவர்களே, யுத்த நிதி திரட்டச் சென்றபோது ஆங்காங்கே உள்ள அதிகாரிகள் கட்டாயமாக டிக்கெட்டுகளை விற்பார்கள் என்று அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: இது யுத்த நிதிக்காக அல்ல— ஜவான்களுடைய குடும்பங்களுக்கு வசதி தேடுவதற்காக, ஜவான்களுக்கு வசதி தேடுவதற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அதிகாரிகள் கட்டாயப்படுத்திப் பணம் வசூலித்தார்கள் என்று சொல்லும் குற்றச்சாட்டை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. அவ்வாறு ஒன்றும் கட்டாயப்படுத்தப்படவில்லை. மக்கள் ஜவான்களுடைய குடும்பங்களுக்கு உதவி அளிக்கவேண்டும் என்று ஆர்வத்துடன் உற்சாகத்துடன் இருந்தார்கள். அதோடு சிறந்த நடிகர்கள் நாடகம் நடக்கிறார்கள் என்றால் அதைப் பார்க்கவேண்டுமென்றும், ஆசை. அப்படி இரண்டும் சேர்ந்து, மக்கள் தாராளமாக உதவி அளித்தார்கள்.

திரு. பி. கே. மூக்கையா தேவர்: தலைவர் அவர்களே, சினிமா நடிகர்கள் தாங்களாகவே முன் வந்து நிதி வசூலிக்க முற்பட்டார்களா? அல்லது அரசாங்கம் கேட்டுக்கொண்டு அதன் பேரில் முன் வந்தார்களா? அப்படியானால் எல்லா நடிகர்களுக்கும் அழைப்பு அனுப்பப்பட்டதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: அரசாங்கமாக ஒன்றும் செய்யவில்லை.

* 340 கேள்வி—திரு. ஜே. மாதா கவுடர்:

திரு. செ. மாதவன்:

திரு. கரு. சிமைச்சாமி:

கனம் முதல் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) இதுவரையில் யுத்த நிதிக்கு எவ்வளவு நிதி கிடைத்திருக்கிறது?

(இ) இதில் ஜவான்களின் குடும்பங்களுக்கு என்னென்ன சவுகரியங்கள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: (a) The total collections made in the Madras State towards the National Defence Fund up to 28th February 1966 are Rs. 4,37,49,963. Besides this, a sum of Rs. 29,50,349 was also collected towards the Madras State Jawans' Relief Fund up to 28th February 1966.

[18th March 1966

(b) No amount is spent out of the National Defence Fund for the welfare of Jawans' families as the entire collections are periodically remitted to the Central Account of the National Defence Fund at New Delhi.

However, cash relief is afforded to the families of Jawans found missing, killed or wounded in enemy action subject to a maximum of Rs. 500 in each case.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : சார், இந்தத் தொகையில் மாவட்ட வாரியாக எவ்வளவு வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அந்த விவரம் இப்போது என்னிடம் இல்லை.

Welfare of families of Defence personnel

* 341 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state the extent of benefits, nature of concessions and other privileges proposed to be given to families of defence service officers and personnel hailing from this State who have been killed in action or incapacitated as a result of injuries sustained in action?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : A statement^a is placed on the Table of the House.

திரு. வை. சங்கரன் : சார், இது போன்ற கேஸ்களுக்கு நிலம் வழங்குவது, குழந்தைகளுக்கு கல்வி வசதி அளிப்பது ஆகியவற்றுக்கு 'லம்பசம் கிரான்ட் அப்டு 500' என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. வயோதிகப் பெற்றோர்கள், சிறு குழந்தைகள் இருக்கும்போது இறந்துவிட்டால் அவர்களுக்குக் குடும்பப் பென்ஷனாகப் போதிய தொகை கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : குறிப்பிட்ட சந்தர்ப்பங்கள், குறிப்பிட்ட கஷ்டங்கள் அந்த ஜவான்கள் குடும்பங்களுக்கு ஏற்பட்டால் அப்போது பிரத்தியோகமாகக் கவனம் செலுத்தப்படும்.

* 342 கேள்வி.—திரு. பி. கே. முக்கையா தேவர் : கனம் முதல் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

மதுரை மாவட்டத்தில், 2, 3, மாதங்களாக ஜவான்களின் குடும்பத்திற்கு, ஜவான்களின் சம்பளத்தில் ஒரு பகுதி வந்து கொண்டிருந்தது நின்றுவிட்டது என்ற புகார் அரசாங்கத்திற்கு வந்திருக்கிறதா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No, Sir. The Government, however, had the matter enquired into. It has been reported to them that the Secretary, District Soldiers', Sailors' and Airmens' Board, Madurai, had received 31 representations from

18th March 1966]

families of jawans about non-receipt of family remittances. He took up the matter with the Commanding Officers of the Units concerned to advise the serving personnel to arrange for the early remittance of money to their families. He has received replies from some of the Commanding Officers stating that they have advised the Jawans to send promptly family remittances and replies to letters. He has also kept the families informed of the position.

The Collector of Madurai has also received petitions from the dependents of jawans complaining about the non-receipt of family remittances for two or three months. In about 14 such deserving and hard cases, the Collector has sanctioned the payment of cash grants to the value of Rs. 1,788.55 from the Jawans Relief Fund. In other cases, he has requested the concerned Municipal Commissioners and Panchayat Union Commissioners to visit the families to ascertain their needs with a view to extend all possible assistance.

The question of making arrangements either for sending family remittances regularly or for sending intimation as to the reasons for stopping the remittances has been taken up with the Ministry of Defence.

* 343 கேள்வி.—திரு. கரு. சீமைச்சாமி : கனம் முதல் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்திலுள்ள ராணுவ வீரர்களின் குடும்ப நலத்தை கவனிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதா?

(இ) ஆம் என்றால், விவரம் என்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes.

(b) The Government have constituted a Committee for Troops' Amenities and Welfare of Jawans' Families. The District Collectors have also formed similar Committees in their districts. The members of these Committees attend to the welfare and needs of the families of Jawans.

Bonus Act

* 344 Q.—SRI G. E. CHINNADURAI : }
SRI J. MATHA GOWDER : } Will the Hon. the
Chief Minister be pleased to state—

(a) whether the Government are aware of the fact that the Bonus Act has affected adversely the quantum of bonus payable to the Tea Plantation staff as well as the Tea Plantation Workers; and

(b) if so, whether there is any proposal under consideration to exempt the Tea Plantations from the purview of the Bonus Act, as provided for under Section 36 of the Bonus Act?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes.

(b) No

[18th March 1966

திரு. கே. பொன்னையன் : சார், இந்த போனஸ் சட்டப் பிரகாரம் நஷ்டம் ஆகிவிட்டாலும் கூட குறைந்தது 4 சத விகிதம் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. நாங்கள் இதுவரையில் 4 சத விகிதம் தான் வாங்கியிருக்கிறோம். ஆகையால் தேயிலைத் தோட்டங்களெல்லாம் நஷ்டத்தில் இருக்கின்றன என்று கொள்ளலாமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அது இந்தக் கேள்வியிலிருந்து எழக்கூடியது அல்ல. தனியாகக் கேள்வி போட்டால் பார்த்துக் சொல்லலாம்.

* 345 Q.—SRI V. SANKARAN :
SRI M. KARUNANITHI : } Will the Hon. the
Chief Minister be pleased to state—

(a) whether the Union Government have written to the State Government for their consideration of the feasibility of extension of the Bonus Act to the State owned Industrial Establishments also; and

(b) if so, the stand taken by the Government regarding the same?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM. (a) Yes.

(b) The matter is under the consideration of the Government.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்தப் பரிசீலனை எவ்வளவு காலத்திற்குள் முடியும் என்று எதிர்பார்க்கலாம்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : பரிசீலனை கூடிய சீக்கிரத்தில் முடியும்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : சார், அரசாங்கத்தின் கீழ் நேரடியாக நடைபெறுகிற ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் போன்ற அந்த நிறுவனங்களுக்கும் இது பரிசீலனையில் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : என்னென்ன பொது நிறுவனங்களுக்கு இந்தச் சட்டத்தை அமலுக்குக் கொண்டு வருவது என்பது மொத்தத்தில் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : சார், கனம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். என்ன விஷயம் பரிசீலனையில் இருக்கிறது? போனஸ் சட்டத்தை அரசாங்கத்தின் கீழ் நடைபெறுகிற தொழில்களுக்கு அமல் நடத்தலாமா வேண்டாமா என்று பரிசீலனையில் இருக்கிறதா? அல்லது எந்த எந்தத் துறையில் அமலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்பது பரிசீலனையில் இருக்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : தோட்டத் தொழிலாளர்களைப் பற்றிக் கூறியது போல, இதை விட அதிகச் சலுகை குறிப்பிட்ட நிறுவனங்கள் அளித்துக்கொண்டு வந்தால், இதை அளிக்க

18th March 1966]

வேண்டுமென என்பது பரிசீலிக்கவேண்டியது. அந்த அந்த நிறுவனங்களில் உள்ளவர்கள் என்ன சொல்ல இருக்கிறார்கள் என்று கேட்டிருக்கிறோம். தோட்டத் தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் 10 அல்லது 11 சதவிகிதம் கொடுத்துக்கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இப்போது போனஸ் சட்டப்படி குறைவாகத் தான் வரும். சர்க்கார் நடத்தும் குறிப்பிட்ட நிறுவனங்களில் அதை அமலுக்குக் கொண்டுவருவதென்றால் அனுகூலம் இருக்கிறதா, பிரதிகூலம் இருக்கிறதா என்று பரிசீலனை செய்து முடிவு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : சார், ஸ்டேட் எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்டும் அரசாங்கத்தின் நேரடி நிறுவனம் தான் : தனியாக இருந்தாலும் கூட அதிலே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளிகளுக்கும் போனஸ் கொடுப்பது பற்றி பரிசீலனையில் இருக்கிறதா? அதன் மீது முடிவு செய்யப்பட்டதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஸ்டேட் எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்டிலே இருக்கிறவர்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்று கேட்டிருக்கிறோம். அது வந்த பிறகு முடிவு செய்யப்படும்.

திட்ட ஆலோசகர்

* 346 கேள்வி.—திரு. மு. கருணாநிதி :

திரு. து. ப. அழகமுத்து :

அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தமிழக அரசில் 'திட்ட ஆலோசகர்' என்ற புதிய பதவி ஏதேனும் உருவாக்கப்பட்டுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரமென்ன?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : (அ) ஆம்.

(இ) 'திட்ட ஆலோசகர்' என்பவர் திட்டமிட்ட வகையில் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குச் சம்பந்தப்பட்ட எல்லா விஷயங்களிலும் அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை கூறுவார். நிறைவேற்றப்படும் திட்ட வேலைத்திட்டங்களை அவசியமெனக் கருதப்படும் அளவுக்கு ஆய்ந்து பார்த்து அவற்றை நல்ல முறையில் செயல்படுத்த தம் கருத்துரைகளை வழங்குவார். இந்திய அரசு திட்டக்குழு ஆகிய வற்றுடன் இந்த அரசாங்கம் நடத்தும் முக்கியமான ஆலோசனைக் கூட்டங்களில் இந்த அரசாங்கத்தின் பிரதிநிதியாகச் சென்று கலந்து கொள்வார்.

திரு. சா. கணேசன் : இந்த ஆலோசகர் எந்த அடிப்படையில் பொறுக்கப்படுகிறார்? அவருடைய ஊதியம், உதவித் தொகை அல்லது சம்பளம் என்ன? அந்த ஆலோசகருடைய காரியாலயம் எத்தகைய எண்ணிக்கையோடு கூடிய உறுப்பினர்களை அல்லது பணியாளர்களைக் கொண்டதாக இருக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[18th March 1966

9-00
a.m.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த ஆலோசகர் திட்டங்களைப் பற்றி முதலிலிருந்து அனுபவப்பட்டவர். இதைப்பற்றி நன்றாக உணர்ந்தவர். அத்தகையோரைத்தான் ஆலோசகராக நியமித்திருக்கிறோம். அவர் முன்பு பிரதம காரியதரிசியாக இருந்தவர். அவர் விஜிலன்ஸ் கமிஷனராக நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். விஜிலன்ஸ் கமிஷன் என்ற ஸ்தாபனம் இருக்க வேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. அதனால் அவர் விஜிலன்ஸ் கமிஷனராகப் பணியாற்றுகிறார். அதற்குச் சம்பளம் இருக்கிறது. அதோடு அவர் நமக்கு ஆலோசகராக இருப்பது நலம், நல்ல அனுபவம் உள்ளவர் என்று தான் பிளானிங் ஆலோசகராக நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதற்குத் தனியாக ஸ்டாப், ஆர்கனைசேஷன் என்பது இல்லை. மொத்தத்தில் இருக்கிற இலாகாவினரைக் கலந்து கொண்டு, தம்முடைய ஆலோசனையைக் கூறுகிறார்கள். மேலும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதற்கெல்லாம் தனியாகச் சம்பளம் கிடையாது.

திரு. மு. கருணாநிதி : இந்தத் திட்ட ஆலோசகர் பதவி தாற்காலிகமானதா அல்லது நிரந்தரமானதா? தாற்காலிகமானது என்றால், எவ்வளவு ஆண்டுகளுக்கு?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இவரை நிரந்தரமாகப் போடவில்லை. ஆனால், எவ்வளவு காலத்திற்கு அவசியம் இருக்கிறதோ அவ்வளவு காலம் ஆலோசகராக இருப்பார். இப்பொழுது நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை ஆய்வு செய்யவேண்டியிருக்கிறது. இம்மாதிரி வேலையெல்லாம் இருக்கிறது. அனுபவம் உள்ளவரின் ஆலோசனை வேண்டியிருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கத்துடன் கலந்து பேசவேண்டியிருக்கிறது. ஆகையினால், இப்பொழுது அவர் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். நிரந்தரமாக என்று சொல்வதற்கு இல்லை. எவ்வளவு காலத்திற்கு அவசியம் இருக்கிறதோ அது வரைக்கும் இந்தப் பதவி இருக்கும்.

திரு. மீ. சுலியாணசுந்தரம் : ஏற்கனவே திட்டப் பிரிவு பிணன்ஸ் டிபார்ட்மென்ட்டில் இருந்தது. இப்பொழுது தனியாக ஆலோசகர் நியமிக்கப்பட்டு, அந்தப் பிரிவு தனியாக பிரிக்கப்பட்டிருக்கிறதா? அது பிணன்ஸ் டிபார்ட்மெண்டு மூலம் தான் இயங்குகிறதா அல்லது வேறு எந்தத் துறையின் மூலம் இயங்குகிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுதும் இந்தப் பிரிவு நிதி இலாகாவில்தான் இருக்கிறது. திட்ட ஆலோசகரும் அந்த இலாகாவின் மூலம்தான் இயங்குவார்கள்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : ஓய்வு பெற்ற பிரதம காரியதரிசி திரு. வர்கீஸ் அவர்கள் ஐந்து ஆண்டு காலத்திற்கு ஆலோசகராக நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார் என்று தகவல் தெரியவருகிறது. அது உண்மையா?

18th March 1966]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் நிரந்தரமாகப் போடவில்லை என்று சொன்னேன். ஐந்தாண்டுகளுக்கு என்ற பிரச்சனை கிடையாது.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்த நியமனமானது மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய யோசனை அல்லது விருப்பத்தின் கீழ் செய்யப் பட்டதா அல்லது நம்முடைய தேவைக்காக நம்முடைய அரசாங்கத்தினால் செய்யப்பட்டதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய யோசனை இதில் ஒன்றுமில்லை. ஆனால், மத்திய அரசாங்கத்தினர் தங்களுக்கு ஆலோசகராக இவரை வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கூறினார்கள். இந்த அரசாங்கத்தின் தேவையை ஒட்டி இவரையே ஆலோசகராக வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பது இந்த அரசாங்கம் முடிவு செய்த விஷயம்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : திட்ட விவரங்களைக் கவனிப்பதற்காக நிதி இலாகாவில் ஒரு விங் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. மாநிலத்திற்கு என்று ஒரு திட்டக் கமிஷன் தனியாக இருக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கையும் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இந்த நிலையில் இந்த ஆலோசகரை நியமித்திருக்கிறார்கள். இந்த ஆலோசகரை நியமித்திருப்பதையொட்டி, இந்த மாநிலத்திற்கு என்று ஒரு தனித் திட்டக் கமிஷன் நியமிக்கப்படுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த மாநிலத்திற்கு என்று ஒரு தனித் திட்டக் கமிஷன் நியமிப்பதாக இந்த அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் இல்லை. திட்டம் வகுப்பது என்றால், அகில இந்திய ரீதியில் அதை வகுக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு மாநிலமும் தனித் தனியாகத் திட்டம் வகுத்துக்கொள்வது என்றால், தானே அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றிக் கொள்ள முடியும் என்ற நிலை வேண்டும். ஆகவே, திட்டம் என்றால் மத்திய அரசாங்கமும், மாநில அரசாங்கமும், இரண்டு பேர்களும்கலந்துதான் செய்யவேண்டும். இந்த மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில் இதற்கென்று தனியாக ஒரு திட்டக் குழு வைப்பதற்கு உத்தேசம் இல்லை.

திரு. மு. கருணாநிதி : திட்ட ஆலோசகர் பதவி இந்தியாவில் எல்லா மாநிலங்களிலும் இருக்கிறதா? அல்லது தமிழக மாநிலத்தில் மாத்திரம் இருக்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : மற்ற மாநிலங்களில் எவ்வாறு நடைபெறுகிறது என்பது எனக்குத் தெரியாது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் நம்முடைய ராஜ்ய தேவையை முன்னிட்டு இந்தப் பதவி ஏற்படுத்தப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். இப்பொழுது என்ன புதியதாக

[18th March 1966

இந்தத் தேவை ஏற்பட்டது? ஆலோசகர் ஒருவரை நியமித்து, அவர்கள் மூலம் அபிப்பிராயம் கேட்டு, வேலை செய்யவேண்டும் என்று சொன்னால், இன்னும் கொஞ்சம் காலதாமதம் ஆகாதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : காலதாமதம் ஒன்றும் ஆகாது. இப்பொழுது புதியதாகத் தேவை என்னவென்றால், இதுவரையிலே பிரதம காரியதரிசியாக இருந்தும், முன்பு நிதி இலாகா காரிய தரிசியாக இருந்தும் வந்து, அவர்களுக்கு நல்ல அனுபவம் இருக்கிறது. அவர் ஒப்பு பெற்றுவிட்டால், அவர் வானில்லை என்றால், அவருடைய ஆலோசனை நமக்குக் கிடைக்காது. அந்த ஆலோசனை நமக்கு வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையினால், இவரை இப்பொழுது திட்ட ஆலோசகராக நியமித்திருக்கிறோம். பணியாற்றுவதிலே காலதாமதம் ஒன்றும் ஆகாது.

திரு. சா. கணேசன் : இந்தத் திட்ட ஆலோசகர் இனிமேல் நடைபெறப்போகிற திட்டங்களுக்குரிய வழிவகைகளை அல்லது தொகை முதலியவற்றை நிர்ணயிப்பாரா, அதில் கவனம் செலுத்துவார்களா? அல்லது இதுவரையிலே மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற திட்டத் துறைகளுடைய பலாபலன்களையும் ஆய்ந்து, லாப நஷ்டத்தை கணித்து, மேலே மாற்ற வேண்டும், இப்படியே செல்ல வேண்டும், இன்னும் விரிவாகச் செல்ல வேண்டும் என்பதற்கான ஆலோசனைகளை தெரிவிக்கக்கூடிய உரிமை அவர்களுக்கு உண்டா? அந்த அபிப்பிராயத்துடன், எண்ணத்துடன் அவர் நியமிக்கப் பட்டிருக்கிறாரா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : திட்டத்தைப்பற்றிய எல்லா விஷயங்களிலும் தம்முடைய அனுபவத்தைக் கொண்டு அவர் ஆலோசனை கூறவேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அவர் ஆலோசனை கூறுவார். அரசாங்கம் அதற்கு மேலே முடிவு செய்யும். அதோடு கூட இந்தத் திட்டத்தைச் சார்ந்தவை, மொத்தத்திலே நிர்வாக இயந்திரத்தின் திறமையை அதிகப்படுத்துவது, மாற்றி அமைப்பது, சிக்கனத்தைக் கையாள்வது, ஆகியவை. ஒரு சிக்கனக் கமிட்டி போடப்பட்டிருப்பது கனம் அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரியும். இந்த ஆலோசகரும் இதில் ஒரு அங்கத்தினராக இருக்கிறார். அதிலும் அவருடைய யோசனை கிடைத்துக் கொண்டு வருகிறது.

திரு. மு. கருணாநிதி : திட்டங்களை வகுப்பதில் நிதி இலாகா வினுடைய செயலாளர் பொறுப்பு என்ன, இந்த ஆலோசகருடைய பொறுப்பு என்ன?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நிதி இலாகாவினுடைய காரிய தரிசி முக்கியமாக இதற்குப் பொறுப்பு வகிப்பார். அவருக்கு இவர் ஆலோசகராக இருப்பார். அரசாங்கத்திற்கும் ஆலோசகராக இருப்பார்.

கனம் சபாநாயகர் : கேள்விகள் முடிவடைந்தன.

18th March 1966]

[Note.—An asterisk (*) at the Commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II. ANNOUNCEMENT.

ALLEGED DISTORTED REPORTING IN "THE HINDU".

MR. SPEAKER : The hon. Member Sri M. Kalyanasundaram has given notice of a matter of privilege against the newspaper "The Hindu" namely, that the daily has reported in its issue, dated 18th March 1966 about the challenge of the Minister for Industries but has not referred to the acceptance of the challenge by the Members belonging to the Opposition in the course of the discussion on the Industries Demand on 17th March 1966 and thereby has given a distorted and incomplete version of the proceedings of the House. Tomorrow we are having discussion under Rule 57 of the Assembly Rules and we will be hard pressed for time. Therefore, I will take up this matter on 21st March 1966.

III. VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1966-67—cont.

(1) DEMAND NO. II—MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 25,30,700 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration."

திரு. சா. கணேசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, 'இந்தத் துறையில் ஏற்படும் லாப நஷ்டங்களையும் பலாபலன்களையும் கணித்தறிய வேண்டியதன் அவசியத்தை வற்புறுத்த' என்ற, என் பெயரால் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரேபணையை நான் பிரேரேபிக்கிறேன்.

"That the allotment of Rs. 25,30,700 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100."

திரு. ஆ. தங்கவேலு : கனம் தலைவர் அவர்களே, 'ரூட் பஸ்ஸை விற்றால் வண்டி பர்மிட்டை அரசாங்கத்தினிடம் ஒப்படைக்க வேண்டுமென்பதைப்பற்றி விவாதிக்க வேண்டும்' என்ற என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரேபணையை நான் பிரேரேபிக்கிறேன்.

"That the allotment of Rs. 25,30,700 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100."

MR. SPEAKER : The Demand and the cut motions are before the House for discussion. The time allotted for this Demand is two hours.

திரு. ஆ. தங்கவேலு : மதிப்பிற்குரிய சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, போக்கு வரத்து மான்யத்தின்மீது எங்களுடைய கட்சி உறுப்பினர்கள் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரேபணை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை கூற விரும்புகின்றேன். மக்கள் பெருக்கம் எவ்வளவு அதிகமாகிக்கொண்டிருக்கிறதோ அது

[திரு. ஆ. தங்கவேலு] [18th March 1966]

போலவே போக்குவரத்துத் துறையிலும், போக்கு வரத்து அதிகமாகப் பெருகிக்கொண்டு வருகிறது. ஆனால், அதற்கேற்ற அளவில் மக்களுக்கு இப்பொழுது போக்குவரத்து வசதி பொதுவாக செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. குறிப்பாக பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் ஏற்பட்ட பிறகு கிராமங்களிலுள்ள மக்கள் பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கும், தாலுகா தலைநகரங்களுக்கும், மாஸ்ட்ட தலைநகரங்களுக்கும் பல அலுவல்கள் நிமித்தம் அதிகமாக போகின்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தினால், அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல், நடந்தே பல மைல்கள் செல்லக்கூடிய நிலையில், அவர்களுக்கு இன்றைக்கு கஷ்டமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் கூட்டங்களுக்கு உறுப்பினர்கள் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்குப் பல இடங்களிலே பஸ் வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. இரண்டு மூன்று இடங்களில் பஸ் மாற்றிப் போக வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. பொதுவாக 15 மைல்களுக்குள்ளே இருக்கும் ரூட்டுகளை காலதாமதம் இல்லாமல் பர்மிட்கள் கொடுக்கப்பட்டு சீக்கிரமாக அனுமதி வழங்கினால், நலமாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதில் பொதுவாக பஸ் முதலாளிகளை மேலும் மேலும் ஊக்குவித்து, பெரும் பெரும் கோடீஸ்வரர்களாக ஆக்கும் வகையில் பஸ் ரூட்டுகள் ஏற்கனவே வைத்து இருப்பதால், அவர்களே மேலும் மேலும் பணக்காரர்களாக ஆகும் வசதி பெறுவதற்கு வழிவகை செய்வதாகத்தான் இருக்கிறது. ஆனால் புது ரூட்டுகளைக் கொடுக்கிறவர்களுக்குப் பரவலாகக் கொடுத்தால், நலமாக இருக்கும். ஆகவே சட்டத்தை மாற்றி எல்லோருக்குமே, பஸ்களை நடத்த வசதி உள்ளவர்களுக்குக் கொடுக்க முன் வந்தால், ஒரே பஸ் அதிபர்கள் மேலும் மேலும் அவர்களே அதிகமாகப் பெருக்குவதைத் தடுத்தும், எல்லோருக்குமே வாய்ப்புக் கிடைக்கும் வகையில் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு பஸ் பர்மிட்டுகள் கொடுக்கிறார்கள். அந்த பஸ் பர்மிட்டுகளை அவர்கள் பஸ் ரூட்டோடு விற்று விடுகிறார்கள். இந்த பஸ் பர்மிட்டை மாற்றுவதற்கு ஏற்கனவே ஆர்.டி.ஏ. அவர்களே மாற்றிக் கொண்டு இருந்தார்கள். அதை இப்பொழுது அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இப்பொழுது பஸ் பர்மிட் மாற்றுவதற்கு அரசாங்கத்திடம் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அங்கே ஆர்.டி.ஏ.-யே மாற்றுவதானால், சுலபமாக மாற்றுவதற்கு வழி இருந்தது. ஆனால் இப்பொழுது பஸ் உரிமையாளர்கள் அரசாங்கத்தை நாடி, குறிப்பாக அமைச்சருடைய தயவு இருந்தால்தான், பஸ் பர்மிட்டை மாற்றமுடியும் என்கிற நிலைமை இருக்கிறது. அப்படி இருப்பதால், அமைச்சருடைய தயவை நாட வேண்டியிருக்கிறது. அமைச்சருக்கும் உரிமையாளர்களுக்கும் உள்ள உறவு முறையைப் பொருத்து, சலுகைகள் பெற வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அதை மாற்றி ஏற்கனவே இருந்தபடி, ஆர்.டி.ஏ. அவர்களே இதை முடித்து விடலாம் என்று இருப்பதே விரும்பத்தக்கது. அதிலும், பஸ் பர்மிட் மாற்றுவதில்,

18th March 1966] [திரு. ஆ. தங்கவேலு]

சாதாரணமாக ரூ. 12.50 கொடுத்து பர்மிட்டை வசங்கலாம். ஆனால் இன்றைக்கு அதுவே ஒரு லட்சம், ஒன்றரை லட்சம் என்று விற்பதும், இன்றைக்கு பெரும் பெரும் பணக்காரர்களாக மாறுவதற்கு வழியாகவும் இருக்கிறது. இதெல்லாம் அரசாங்கத்திற்கும் தெரியும். பஸ் பர்மிட்டுகளை வண்டியோடு சேர்த்து, இரண்டு, மூன்று லட்சம் என்று விற்பதுவிடுகிறார்கள். யாராவது பஸ் விற்பது, பர்மிட்டை அரசாங்கத்திடம் ஒப்படைக்க வேண்டும், சரண்டர் செய்யவேண்டும் என்று ஒரு உத்தரவு இருந்தால், அவர்கள் இந்தவிதமாக விலை கேட்க வழி இருக்காது. ஆகவே, பர்மிட்டை சர்க்காருக்கு சரண்டர் செய்யவேண்டும் என்கிற கடுமையான உத்தரவு போடவேண்டும், அப்படி ஒரு உத்தரவு பிறப்பித்தல் நலம் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஓவர்-லோட் ஏற்றுகிற பஸ்களுக்கு ஏற்கனவே 'சஸ்பென்ஷன்' மட்டும் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. அதனால் அவர்களுக்கு ஒருவித பயம் இருந்தது. 'சஸ்பென்ட்' ஆகிவிடுமே என்கிற பயமும், அதனால் பின்னால் பர்மிட் வாங்குவதற்கு முடியாது என்கிற பயமும் பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு இருந்தது. ஆகவே, ஓவர்-லோடேச் குறைத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். ரூட் பர்மிட் போய் விடுமே என்று சங்கடப்பட்டு, உரிமை போய்விடுமே என்று தயங்கினார்கள். ஆனால், இப்பொழுது பஸ் சஸ்பென்ட் பண்ணுவதை நிறுத்திவிட்டு, அவர்கள் ஏதாவது ஒரு தொகையை அபராதமாகச் செலுத்தினால் போதும் என்கிற நிலைமை இருப்பதால், அவர்களுக்குச் சுலபமாகப் போய்விட்டது. ஓவர்-லோட் ஏற்ற நாமே வழி செய்ததாக ஆகிவிட்டது. மதுவிலக்குத் திட்டத்திலே குடித்தவர்களுக்கு சிறைவாசம் தண்டனை என்று சொன்னபோது, பயந்து குடிப்பதை சாராயம் விற்பதை நிறுத்தியவர்கள் கூட, அபராதம் என்றால், அது சர்வ சாதாரணமாகி அவர்களுக்கு பயம் இல்லாத தன்மைதான் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அபராதம் போடுவது என்பதை நீக்கி, ஓவர்-லோட் ஏற்றப்பட்டால், கடுமையாக அவர்களுக்குத் தண்டனை கொடுக்கப்படும், பஸ் சஸ்பென்ட் செய்யப்படும் என்கிற முறை இருந்தால்தான் சாதகமாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பஸ்களுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு ரூ. 30 வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், லக்ஷூரி கோச்சுகளுக்குப் பெருவாரியாக அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. உல்லாச, சொகுசு வண்டிக்கு யாராவது பர்மிட் கேட்டால் கொடுக்கிறார்கள். அதற்கு ரூ. 10 தான் ஒரு சீட்டுக்கு வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏன் இப்படிக் குறைக்கப் பட்டிருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. இவை பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க என்று ஏற்பட்டதா? இந்த லக்ஷூரி கோச்சுகள், சொகுசு வண்டிகள், ஏற்கனவே பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் ஸ்பேர் பஸ்ஸும் வைத்திருக்கிறவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களுக்கு ரூ. 10 தான் என்று குறைந்த அளவு வரி இருப்பதால், மேலும் அவர்கள் லாபம் அடையக்கூடிய வழியைத்தான் செய்திருக்கிறார்கள். ஆகவே,

[திரு. ஆ. தங்கவேலு] [18th March 1966]

இந்த பத்து ரூபாயை மாற்றி குறைந்தது இருபது ரூபாய் என்றாவது செய்ய வேண்டும் என்றும், அப்பொழுது தான் அது சரியாக இருக்கும் என்றும் சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்திற்கு வரக்கூடிய வருமானம்தான் குறைகிறது. இப்படிக்குறைத்து வரி போட்டிருக்கிறார்களே என்று அந்த உல்லாச வண்டி உரிமையாளர்கள் பிரயானிகளிடம் குறைத்து வாங்குகிறார்கள் என்றால், அதுவும் இல்லை. அவர்கள் பழைய அதிகப்படியான ரேட்டைத்தான் வாங்குகிறார்கள். ஸீட்டுக்குப் பத்து ரூபாய் என்பதை மாற்றி அதிகப் படுத்தினால், அரசாங்கத்திற்கு அதிக வருமானம் வரும்.

அரசாங்கம் பஸ் கட்டணத்தை சமீபத்தில் உயர்த்தி உத்தரவு இட்டார்கள். அப்பொழுதே நாங்கள் 'பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறீர்கள், அதனால் ஏழை, நடுத்தர மக்கள்தான் பாதிக்கப்படுவார்கள், ஆகவே உயர்த்த வேண்டாம்' என்று சொன்னோம். அதற்கு நம்முடைய தொழில் அமைச்சர், டிசெல், பெட்ரோல் விலை உயர்ந்து விட்டது, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை உயர்ந்து விட்டது, அவர்களுக்கு நஷ்டம் இல்லாமல் இருக்க, செலவைச் சரிக்கட்ட, கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அப்படிச் சொன்னது சரியில்லை என்பதுதான் என்னுடைய குற்றச் சாட்டு. அவர்கள் இம்மாதிரி கட்டணத்தை உயர்த்தியதால், சென்னையிலிருந்து திண்டிவனத்திற்கு, ஏற்கனவே ரூ. 3 ஆக இருந்த டிக்கெட், இன்றைக்கு ரூ. 4 என்று உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. இந்த வாரம் ரூ. 3 என்றிருந்தது, அடுத்த வாரம் போகும்போது ஒரு டிக்கட்டுக்கு ஒரு ரூபாய் அதிகம் வாங்குகிறார்கள். 50 ஸீட்டு வண்டிக்கு போக வா மேலும் ரூ. 100 அதிகமாக ஒரு நாளுக்குக் கிடைக்க வழி ஏற்பட்டிருக்கிறது. மூப்பது நாட்களுக்கு அவர்களுக்கு அதிகப்படியாக 3,000 ரூபாய் கிடைக்கிறது. இது அதிகப்படியாக கட்டணத்தை உயர்த்தியதால் கிடைக்கிற அதிக வருமானம். ஏற்கனவே இந்த பஸ் உரிமையாளர்கள் கட்டணத்தை ஏற்ற வேண்டுமென்றால், அரையணு அல்லது ஒரு அணு அல்லது ஒன்றரை அணுதான் ஏற்றுவார்கள். அதற்கே பயந்தார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் தைரியத்தால், அவர்கள் ஒரு டிக்கட்டுக்கு ஒரு ரூபாய், ஒன்றரை ரூபாய் என்று உயர்த்துகிறார்கள். அதைத் தைரியமாகச் செய்கிறார்கள். அதனால் பஸ்களை அதிகமாக உபயோகிக்கும் ஏழை, நடுத்தர மக்கள்தான் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

லாரிகளில் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அவற்றைத் தடுக்க சர்க்கார் ஆவன செய்ய வேண்டும். லாரி ட்ரைவர்களுக்குத் தனிப் பயிற்சி கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். ஏற்கெனவே லாரிகளில் ஐந்து டன் தான் ஏற்றிக் கொண்டு இருந்தார்கள். ஆனால் 1950-க்குப் பிறகு இப்பொழுது 12 டன் வரைக்கும் ஏற்றுகிறார்கள். அதனால்கூட விபத்துக்கள் ஏற்படலாம். இன்றைக்கு சாதாரண

18th March 1966] [திரு. ஆ. தங்கவேலு]

க்ளீனர்கள்கூட லாரி ஓட்டுகிறார்கள். அவர்களுக்குப் போதிய பயிற்சி இருப்பதில்லை. ஆனால் வண்டியை எடுத்து விடுகிறார்கள். அதனாலும் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. கனம் ஸ்தலஸ்தாபன அமைச்சருடைய காருக்கு லாரியினால் ஏற்பட்ட விபத்திலிருந்து அவர்கள் தப்பித்துக் கொண்ட நிலைமை நமக்கெல்லாம் தெரியும். திடுக்கிட்டோம். அதனால் லாரி விபத்துக்கள் சாதாரணமாக ஏற்பட்டு விடுகின்றன. அவற்றைத் தடுக்க வழிவகை செய்யப் படவேண்டும். ஆகவே, லாரியில் ட்ரைவர்களாக வருகிறவர்கள் பயிற்சி அடைந்து பொருப்புணர்ச்சியோடு வேலை செய்யவேண்டும் என்பதற்காக, அவர்களுக்குத் தனியாக பயிற்சி கொடுக்க, ஏற்பாடு செய்யப்பட வேண்டும். இன்றைக்கு 12 டன் ஏற்ற உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதி வழங்கி இருப்பதால் இப்படிப்பட்ட ஆபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, இந்த ட்ரைவர்களுக்குத் தனிப் பயிற்சி கொடுக்க வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் நான் பேச விரும்புகிறேன். தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து நிர்வாகம் நல்ல முறையில் நடந்து வருகிறது. இதற்கு முக்கிய காரணம், நமது மதிப்பிற்குரிய தொழில் அமைச்சர் அவர்களே. சுமார் 500 பஸ்களுக்கு மேல் இந்த நிர்வாகத்தின் மூலம் நல்ல முறையில் நிர்வாகம் நடத்தி வருகிறார். ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் அவர்கள் ரெவின்யூ போர்டு மெம்பராக இருந்து நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிறார். அவருக்குத் துணையாக ஜாயின்ட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் ஒருவர் இருக்கிறார். ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் அதாரிடியாகவும் செயல்பட்டு வருகிறார். ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்கு உதவியாக டெபுடி ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர், அலிஸ்டென்ட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர், மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் எக்ஸ்சிடியூடிவ் எஞ்ஜினியர், இன்னும் பல காரியதரிசிகள் சென்னையிலிருந்து நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகிறார்கள். இதுபோலவே, கோயம்பத் தூரிலும், மதுரையிலும், திருச்சியிலும் மூன்று அலிஸ்டென்ட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர்கள் அவர்களுக்கு உதவியாக இருந்து நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிறார்கள்.

நமது போக்குவரத்து நிர்வாகம் பல கோடி ரூபாய் வருமானம் வாக்கூடிய பெரிய ஸ்தாபனமாக இன்று விளங்குகிறது. இவ்வளவு வருமானம் வாக்கூடிய ஒரு நிலையிலே, நல்ல ரஸ்தாக்கள் முக்கியமாக அமையவேண்டும். பல இடங்கள், குறிப்பாக வடாற்காடு ஜில்லா, நல்ல ரஸ்தாக்கள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. கிராமப்புறங்களில் பஸ்கள் போகக்கூடிய பகுதிகளில் நல்ல ஜல்லி ரோடுகளைப் போட வேண்டும். ரோடுகளின் குறுக்கே தண்ணீர் போகக்கூடிய இடங்களில் எல்லாம், பஸ் போக்குவரத்துக்கு வசதியாக ஆறுகள், வாய்க்கால்கள் இவைகளுக்கு காஸ்வே, பாலங்கள் முதலியவை கட்டப் படவேண்டும்.

[திரு. சி. கோதண்டராம் பாகவதர்] [18th March 1966]

முக்கியமான இடங்களில் பஸ் நிலையங்கள் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். சென்னையில் உள்ள பஸ் நிலையம் மிகவும் போதாமல் இருக்கிறது. பல வசதிக் குறைவுகள் இருக்கின்றன. வேலூர், ஆற்காடு, திருவண்ணாமலை போன்ற இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் நல்ல நிலைமையில் இல்லாமல் இருக்கின்றன. சர்க்கார் பஸ் நிலையங்கள் நல்ல முறையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அது போலவே மற்ற பஸ் நிலையங்களும் நல்ல முறையில் அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

இப்பொழுது ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களின் காரணமாக, கிராமங்கள், நகரங்கள் எல்லாம் நல்ல முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கின்றன. வியாபாரம் பெருகியுள்ளது. அரசாங்கம், பத்து சதவிகிதம் பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகப்படுத்த வேண்டும். இன்னும் அதிக லீட்களுடைய பஸ்களைப் போட வேண்டும், தற்போதுள்ள பஸ்களுக்கு அதிக டிரைவர்கள் வேண்டும், முக்கியமான இடங்களில் வேரியேஷன், எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுக்கவேண்டும் என்று உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், எல்லா ஜில்லாக்களிலும் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை. சில ஜில்லாக்களில் பத்து சதவிகிதம் உயர்த்தலாம். சில ஜில்லாக்களில் உயர்த்த வேண்டிய அவசியமே இல்லை. சில ஜில்லாக்களில் இன்னும் அதிகமாக உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது. முக்கியமாக, இதற்கு முன்பு ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருடைய கன்பர்மேஷன் இருந்தது. இப்பொழுது செக்ஷன் 47 (1) நோடிபிகேஷன் கூட அவசியம் இல்லை என்று இந்த அறிக்கையில் கண்டிருக்கிறது. ஒரு பஸ் மார்க்கம் வேண்டுமென்றால், 47 (1) செக்ஷன் பிரகாரம் நோடிபை செய்யவேண்டியது அவசியமா இல்லையா என்பதை முக்கியமாகக் கருத வேண்டும். இன்றைக்கு ப்ளானிங் அண்டு டெவலப்மென்ட் விங்கில் அதிகாரிகள், இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அந்த மார்க்கத்தில் சென்று, அந்த ரோடை இன்ஸ்பெக்ஷன் செய்து, ஆக்ரூபேஷன் ரேஷியோ, ஸ்டாடிஸ்டிக்ஸ் போன்றவற்றை எடுத்து, ஆர்.டி.எ.க்கு அனுப்பி, ஆர்.டி.எ. தீர்மானம் செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

ப்ளானிங் அண்டு டெவலப்மென்ட் விங்கில் ஒரு ஸ்பெஷல் ஆர்.டி.ஓ. இருக்கிறார். இந்த வேலை இன்னும் நல்ல முறையில் நடக்க வேண்டும் என்றால், இன்னும் ஒரு ஸ்பெஷல் ஆர்.டி.ஓ. நியமித்தால் இத்தகைய வேலைகள் இன்னும் நல்ல முறையில் நடக்கும்.

ஒரு மார்க்கத்தில் ஒரு பஸ் வேண்டுமென்றால் டெபுடி ட்ரான்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் அல்லது ஜாயின்ட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் அவர்களுடைய கன்பர்மேஷனாவது இருந்தால் மிகவும் நலம் என்று நான் கருதுகிறேன். முக்கியமாக, செக்ஷன் 47 (1) நோடிபிகேஷன் அவசியம் இருக்கவேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். ஆர்.டி.எ. பஸ் மார்க்கம் வழங்கும்போது மார்க் சிஸ்டம் இல்லாமல் இருக்கிறது. இஷ்டம்

18th March 1966] [திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்]

போல் ஏதாவது ஒரு மார்க்கத்தில் அங்கே இருப்பவர்களுக்கு பர்மிட் வழங்கி விடுகிறார்கள். உடனே, எஸ்.டி.ஏ.-க்குச் சென்றால் அங்கு வேறு ஒருவருக்குப் பர்மிட் வழங்கிவிடுகிறார்கள். அதற்குப் பிறகு, ஹைகோர்ட்டுக்குச் சென்றால், இரண்டு பேரும் ஓட்டலாம் என்று உத்தரவு பிறப்பித்து விடுகிறார்கள். அதனால், அந்த மார்க்கத்தில் உள்ள பல பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கஷ்டமும் நஷ்டமும் ஏற்படுகிறது. இதை உடனடியாக அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும். யாராவது ஒருவருடைய பஸ் ஓட வேண்டும். ஒன்று ஆர்.டி.ஏ. க்ரான்டில் ஓட வேண்டும், அல்லது எஸ்.டி.ஏ. க்ரான்டில் ஓட வேண்டும். அந்த வகையில் மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி அமைக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அடிக்கடி டைமிங்கை மாற்றி விடுகிறார்கள். அடிக்கடி மாற்றாமல், ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை டைமிங் கான்பரன்ஸ் வைத்து, அதில் முடிவு செய்ய வேண்டும்.

ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அப்பெல்லெட் ட்ரைப்யுனல் இப்பொழுது சென்னை சிடி சிவில் கோர்ட் பில்டிங்கில் இயங்கி வருகிறது. பல ஊர்களிலிருந்து ஆர்.டி.ஏ. க்ரான்ட்டுக்கு விரோதமாக அப்பீல் செய்ய வருகிறார்கள். கன்யாகுமரி, திருநெல்வேலி, மதுரை போன்ற ஜில்லாக்களிலிருந்தும் பஸ் முதலாளிகள் வர வேண்டியிருக்கிறது. வந்தாலும் உடனே வாய்தா போட்டுவிடுகிறார்கள். அதனால், எஸ்.டி.ஏ.டி. ஆங்காங்கு சென்று விசாரிக்க வகை செய்யவேண்டும். லேபர் ட்ரைப்யுனல் விசாரணை செய்வது போல, ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அப்பெல்லெட் ட்ரைப்யுனல் ஆங்காங்கு சென்று வழக்குகளை விசாரிக்க அரசாங்கம் உத்தரவிட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

முக்கியமாக, ஆர்.டி.ஏ.-க்கள் அடிக்கடி ட்ரான்ஸ்பர் செய்யப் படுவதனால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. வடாற்காடு ஜில்லாவில் 1965-ம் ஆண்டில் ஐந்து போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். அது போலவே, ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அப்பெல்லெட் ட்ரைப்யுனலிலும், 1965-ம் ஆண்டில் மூன்று, நான்கு ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரிகள் மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதனால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. பொது மக்களுக்கு பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. பஸ் முதலாளிகளுக்கும் கால தாமதங்கள் ஏற்படுகின்றன.

முக்கியமாக போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் நல்ல பேப்பர் கிடையாது. ரோனியோ மிஷின் கிடையாது. அவர்கள் அனுப்பும் ப்ரொஸீடிங்ஸ் எல்லாம் சரிவர எழுத்துக்களே தெரிவது கிடையாது. நான் அவர்களை அணுகி, விசாரிக்கும்போது ரோனியோ மிஷின் சரியாக இல்லை, பேப்பர் ஸப்ளை கிடையாது என்று போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் புகார் செய்கிறார்கள்.

முக்கியமாக இப்பொழுது போக்குவரத்து அலுவலங்களில் கௌண்டர் திட்டம் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது. அது போலவே, டாக்ஸேஷன், சர்ச்சார்ஜ், ரிஜிஸ்ட்ரேஷன் கட்டணம்,

[திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்] [18th March 1966]

டெம்பரரி பர்மிட் கட்டணம், ரென்யூவல் கட்டணம் இவற்றை யெல்லாம் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசிலே வாங்க அரசாங்கம் அனுமதிக்க வேண்டும் என்றும் நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

டாக்ஸேஷன், சர்ச்சார்ஜ் இரண்டையும் ஒன்றாக இணைத்துக் கட்டுவது நலமாக இருக்கும். டாக்ஸேஷன் ஒரு சீட்டுக்கு 45 ரூபாய், சர்ச்சார்ஜ் 25 ரூபாய் என்றால், இந்த இரண்டையும் சேர்த்து 70 ரூபாயாகக் கட்டினால், அரசாங்கப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் வேலை குறையும். லாரி ஒன்றுக்கு மூன்று மாதங்களுக்கு வரி ரூ. 117 என்றால், 450 ரூபாய் சர்ச்சார்ஜ் கட்டுகிறார்கள். லாரிக்கு சர்ச்சார்ஜ் இல்லாவிட்டாலும் பரவாயில்லை. அதனால் வேலைப் பளு மிகவும் குறையும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

முக்கியமாக, விபத்து ஏற்படுவதற்கு காரணம் 'ஓவர்ஸ்பீடு' என்று சொல்லப் படுகிறது. ஓவர்ஸ்பீடு சென்றதாகச் சொல்லி பல ட்ரைவர்கள் சஸ்பெண்டு செய்யப்பட்டு வருகிறார்கள். பர்மிட்டும் சஸ்பெண்டு செய்யப்படுகிறது. அதற்காக ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும், ஒவ்வொரு லாரியிலும் ஒரு டாக்காமீட்டர் பொருத்தப் பட்டிருக்க வேண்டும் என்று சொல்லிவிட்டால், ஓவர்ஸ்பீடு போக முடியாது. அதனால், இவ்வளவு குற்றங்களும் விபத்துக்களும் ஏற்படாமல் இருக்கும்.

ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்கு டிரிஸ்ட் பர்மிட் வழங்குகிறார்கள். அதை உடனடியாக நிறுத்த வேண்டும். அவர்கள் ரூட்டிலே பஸ்ஸை நிறுத்திவிட்டு, ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்கு டிரிஸ்ட் பர்மிட் வாங்கிக் கொண்டு ஒரு மாத காலம் வெளியே போய்விடுகிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்கு பர்மிட் கொடுப்பதை நிறுத்தவேண்டும் என்று கேட்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. எஸ். முத்துலிங்கம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, 1965-66-ம் ஆண்டுக்கான மோட்டார் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய கட்சியினர் கொடுத்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

வடாற்காடு மாவட்டம், வந்தவாசி, செய்யாறு தாலுக்கா மக்களுக்கு ரயில் வசதியே கிடையாது. தெற்கே செல்லவேண்டுமானால், திண்டிவனம் சென்று ரயில் ஏற வேண்டும். மேற்கே செல்ல வேண்டுமானால், காட்பாடி சென்று ரயில் ஏற வேண்டும். சென்னைக்கும் திருச்சிக்கும் இடையில் அரசாங்க துரித பஸ்கள் பல ஓடுகின்றன. அவற்றில் ஒன்றை, சென்னை-காஞ்சிபுரம்-திருவத்திபுரம்-வந்தவாசி வழியாக ஓட்டுவதற்கு அரசாங்கம் வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

அதுபோலவே, வேலூர்-நாகப்பட்டினம் அல்லது வேலூர்-தஞ்சாவூர் வேலூர்-திருச்சி பஸ்களில் ஒன்றை வேலூர்-ஆற்காடு-திருவத்திபுரம்-வந்தவாசி-திண்டிவனம் வழியாக ஓட்டுவதற்கும் அரசாங்கம் வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று நான் மிகவும் பணிவன்புடன் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

18th March 1966] [திரு. எஸ். முத்துலிங்கம்]

வடாற்காடு மாவட்டத்தின் தலைநகரம் வேலூர். வேலூரில் நடைபெறும் மாவட்ட வளர்ச்சி மன்ற கூட்டங்களுக்கு வா வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. வந்தவாசிக்கும் வேலூருக்கும் செய்யாறு, ஆற்காடு வழியாக ஐம்பது மைல் தூரம் தான் உள்ளது. ஆனால், பஸ் ஓடும் நேரம் மூன்று மணி என்று இருப்பதால், 'டிலே' ஆகிறது. இதைக் குறைக்கும் வகையில், துரித பஸ்கள் ஓட்டு வதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

மேலும் வேலூரில் இருந்து வந்தவாசிக்கு மாலை ஐந்து மணிக்கு மேல் பஸ் கிடையாது. அரசாங்க அலுவல்களை முடித்துவிட்டு, அப்பொழுதே திரும்புவதற்கு வழி இல்லாத காரணத்தினால் 6 மணிக்கு மேல் வேலூரில் இருந்து ஆற்காடு, செய்யாறு வழியாக வந்தவாசிக்கு ஒரு துரித பஸ், வடவேண்டுமென்று மிகவும் நாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

9-30
a.m

அடுத்து வெளியூரில் இருந்து சென்னைக்கு வரும் துரித பஸ்களில் —சென்னை வந்த பிறகு டிக்கெட் ஏற்றுகிறார்கள். அதனால் நெடுந் தூரத்தில் இருந்து வருகிற பிரயாணிகளுக்கு மிகவும் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அந்தக் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்றால் வெளியூர் பஸ்களில் சென்னைக்கு வந்த பிறகு டிக்கெட்கள் ஏற்றுவதைக் கண்டிப்பாகத் தடுக்கவேண்டும். அவ்வாறு ஏற்று வதைத் தடுக்கும்படி உத்தரவிடவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வெளியூரில் உள்ள டாக்சிகளில் மீட்டர்கள் கிடையாது, அவற் றில் மீட்டர் இல்லாத காரணத்தினால் டாக்ஸி டிரைவர்கள் அவர் களுக்கு இஷ்டப்பட்டபடி கட்டணங்களை உயர்த்திக் கேட்கிறார் கள். ஆகவே வெளியூரில் உள்ள டாக்சிகளுக்கும் மீட்டர்களைப் பொருத்த வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

சென்னையில் டாக்சிகள் கிடைப்பது கஷ்டமாகிக் கொண்டிருக்கி றது. டாக்சிகளுக்காக அதிக நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே சென்னையில் உள்ள டாக்சிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துமாறு நான் மிகவும் நாழ்மை யுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது அரசாங்கத்தில் வேலூரில் இருந்து மகாபலிபுரம் ஓடுவதற்கு இரண்டு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் சாங்ஷன் செய்யப்பட்ட டிருக்கிறது. அந்த பஸ்கள் வேலூர், ஆரணி, வந்தவாசி, மதுராந் தகம், கருங்குழி, திருக்கழுக்குன்றம் வழியாக மகாபலிபுரம் போய்ச் சேரும்படியாக உத்தரவிடும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து விவசாயிகளுக்கு டிராக்டர்கள் கொடுத்திருப்பதோடு, அதோடு இணைக்கும்படியான ட்ரெய்லர்களும் கொடுத்து வருகிறார் கள். ஆனால் அந்த டிராக்டர்களுக்கும், ட்ரெய்லர்களுக்கும் பர்மிட் வழங்குவதில் மிகவும் காலதாமதமாகிறது. அந்தக் கால

[திரு. எஸ். முத்துலிங்கம்] [18th March 1966]

தாமதத்தைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்றால் அரசாங்கம் உடனடியாக அவற்றுக்குப் பர்மிட் வழங்க அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைய தினம் விவசாயிகள் விவசாயத் திற்குரிய விதைகளையோ, உரங்களையோ அல்லது மற்ற தானியங்களையோ அவற்றில் ஏற்றிக் கொண்டு வந்தால் அவர்களைப் போலீசார்கள் விடுவது கிடையாது. அவர்கள் பேரில் பர்மிட் இல்லை என்றும், லைசென்சுகள் இல்லை என்றும் கேஸ்களைப் போட்டு மிகவும் துன்பத்திற்குள்ளாக்குகிறார்கள். இதனால் விவசாய மக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். இப்படி பாதிக்கப்படும் மக்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்க டிராக்டர்கள், ட்ரெய்லர்கள் எந்த கிராமத்தில் இருந்தாலும் அவற்றில் விவசாயிகள் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்ல உடனடியாக பர்மிட் வழங்கவும் வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜி. ஈ. சின்னதுரை : கனம் சாரநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் பேசலாம் என்று எண்ணுகிறேன். தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முன்னேற்றம் கண்டிருக்கிறது. பொருளாதார அமைப்புக்கு போக்குவரத்து மிகவும் முக்கியமானது. அந்தத் துறையிலே இன்றைக்கு தமிழகம் நல்ல முன்னேற்றம் கண்டிருக்கிறது. அந்த முன்னேற்றத்திற்குக் காரணமாக இருந்த கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும், அதன் அதிகாரிகளுக்கும் நான் என்னுடைய பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத்துறை நல்ல முன்னேற்றம் கண்டுவேண்டுமானால் எனக்கு முன்னால் பேசிய திரு. கோதண்டராம பாகவதர் குறிப்பிட்டுச் சொன்ன குறைபாடுகளை அகற்றுவது மிகமிக அவசியம். குறிப்பாக வரி கட்டுவதில் காலதாமதம் ஆகிறது. சர்சார்ஜ் என்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை பஸ்களுக்கு வரி கட்ட வேண்டியிருக்கிறது. அதோடு கூட 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை க்வார்டர்லி டாக்ஸ் என்று கட்ட வேண்டியிருக்கிறது. இந்த இரண்டு வரிகளையும் கட்டுவதற்குச் சிறிது காலதாமதம் ஆகிறது. டிரஷரியில் போய் பாஸ் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அப்புறம் ஸ்டேட் பாங்கில் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. டிரஷரிக்குப் போனாலேயே ஒரு நாள் ஆகிவிடுகிறது. அடுத்த நாள் தான் ஸ்டேட் பாங்குக்குப் போக முடிகிறது. இந்தக் குறைபாட்டை நிவர்த்தி செய்ய அந்த அந்த வட்டாரத்தில் உள்ள மண்டல போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்களிலேயே இந்த வரியைக் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் சர்சார்ஜையும், வரியையும் ஒன்றாக இணைத்து 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை வசூல் செய்ய ஏற்பாடு செய்தால் பஸ் சொந்தக் காரர்களுக்கு சுலபமாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

18th March 1966]

[திரு. ஜி. ஈ. சின்னதுரை]

எனக்கு முன்னால் பேசிய நண்பர் ஒருவர் டிரீஸ்ட் கோச்சு களுக்கு வரி குறைவாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது, அதை அதிகப் படுத்தவேண்டுமென்று சொன்னார். ஆனால் டிரீஸ்ட் பஸ்களைக் கொண்டு வந்ததன் நோக்கமே உல்லாசப் பயணத்தை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்பது தான். ஆகவே தான் டிரீஸ்ட் பஸ்களைக் கொண்டுவந்து சில சலுகைகளைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே அந்தச் சலுகை டிரீஸ்ட் கோச்சுகளுக்கு நீடித்துத் தரப்பட வேண்டுமென்பது மிகமிக அவசியம்.

இன்றைக்கு அரசாங்கத்துறையில் ஒடுகின்ற பஸ்கள் நல்ல முறையில் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால் அரசாங்கம் இன்றைக்கு 100 மைல்களுக்கு அப்பாற்பட்ட ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொள்வது என்கிற கொள்கையை வகுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. ஐம்பது மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை எல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்பதாக நான் இன்றைக்குக் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சில நகரங்களில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களினால் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. எனவே ஓரளவுக்கு மேல் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தக்கூடாது. அவற்றினால் நன்மை இருக்கின்றது என்றாலும், விபத்துக்களைக் குறைக்க ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்கக்கூடாது. சென்னை, கோவை போன்ற நகரங்களில் அவை வெற்றிகரமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன, இருந்தும் ஆட்டோ ரிக்ஷாவை ஓட்டுபவர்கள் பயம் இல்லாமல் ஓட்டுகிறார்கள். அதுதான் விபத்து ஏற்படக் காரணமாக இருக்கிறது. ஆகையால் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் ஆட்டோ ரிக்ஷா பார்பிட்டுகளை உயர்த்தக்கூடாது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மோட்டார் உறுப்புகள் விலை இன்றைக்கு அதிகமாகிக் கொண்டே போகிறது. சிறிய உறுப்புகள் கூடக் கிடைப்பதில்லை. எனவே, மோட்டார்களுக்குத் தேவைப்படுகிற என்ஜினியரிங் உறுப்புகளைத் தயார் செய்ய ஸ்மால் ஸ்கேல் இண்டஸ்ட்ரிகளுக்கு ஊக்கம் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய திரு. கோதண்டராம பாகவதர் அவர்கள் அப்பீல் விஷயமாக சில யோசனைகளைச் சொன்னார்கள். கோவையில் இருந்து அப்பீல் போடவேண்டுமென்றாலும், கன்னியா குமரியில் இருந்து போடவேண்டுமென்றாலும் சென்னைக்கு வரவேண்டியிருக்கிறது. இதனால் அதிகக் கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. எனவே, அப்பீல்களை அந்த அந்த ஊர்களுக்குச் சென்று விசாரணை செய்ய ஏற்பாடு செய்யலாம் அல்லது போக்குவரத்து இலாகாவை இரண்டாகப் பிரித்து கோவையில் ஒரு கமிஷனரையும் சென்னையில் ஒரு கமிஷனரையும் போடவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்து அப்பீல்களைத் துரிதமாகப் பைசல் செய்கின்ற முறையைக் கையாண்டால் சுலப

[திரு. ஜி. ஈ. சின்னதுரை] [18th March 1966]

மாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன், வணக்கம்.

* திரு. நா. ப. செங்கோட்டுவேலு : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்துத்துறை மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இப்போது புதிய பஸ் ரூட்டுகள் வழங்குவதில் அதிகக் காலதாமதமாகிறது. அனாவசியமாக ஏற்படும் காலதாமதத்தைத் தவிர்த்தாலேயே போக்குவரத்து எளிதாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால் முள்ளிக்குறிச்சி—ராகிபுரத்திற்கு இடையில் பஸ் போடவேண்டும் என்பதைப்பற்றி பல ஆண்டுகளாகச் சொல்லி வருகிறேன். நான்கு ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலேயே இது இன்வெஸ்டிகேஷன் செய்யப்பட்டது. ரூட் கொடுக்கப்பட வேண்டிய ஒரு நிலையில் தான் இருக்கிறது. இருந்தும் அது பரிசீலிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. இதைக்கண்டு ஆங்காங்குள்ள மக்கள் வேதனைப்படுகிறார்கள். அதுவும் குறிப்பாக, சந்தை நாட்களில் போக்குவரத்து வசதியின்றி படுகிற கஷ்டம் கொஞ்ச நஞ்சமல்ல. இதுபோன்று இன்வெஸ்டிகேஷன் செய்து பர்டிட் வழங்கப்படாமல் இருக்கிற ரூட்டுகளைப் பொறுத்தவரையில் அநாவசியமாக ஏற்படுகிற காலதாமதத்தைத் தவிர்க்கவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். புதிய ரூட்டுகளையும் இன்வெஸ்டிகேஷன் செய்தாலும் உடனே ரூட் வழங்கவும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். புதிய ரூட்டுகளைப் பரிசீலனை செய்வதிலும் பல தொல்லைகள் இருக்கின்றன. ஹைவேசில் காலதாமதமாகிறது. சில சமயங்களில் ரூட்டுகளைப் பார்க்காமல் கூட ஹைவேஸ் இலாகா வினர் “அந்த ரோடு பஸ் போக்குவரத்துக்குச் சரியில்லை” என்று பொய் சர்ட்டிபிகேட் கொடுத்துவிடுகிறார்கள். இந்தக் காரணத்தினாலே அங்கெல்லாம் மீண்டும் பரிசீலனை செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அங்கேயுள்ளவர்கள் சிலர் பஸ் போக்குவரத்துக்குத் தடை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்பதற்காக ஒரு சில பஸ்களைத்தான் விடவேண்டுமென்ற அளவில் பஸ் முதலாளிகள் இடைஞ்சல் செய்துவருகிறார்கள். இந்த இடைஞ்சல்களையெல்லாம் நல்ல முறையிலே நீக்கி அதிகமான அளவிலே நல்ல முறையிலே பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தி, சீக்கிரமாக மக்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நாமக்கல்-துறைப்பூர் இந்த இரண்டு ஊர்களுக்கும் இடையிலே 10 ஆண்டுக்காலமாக ஒரு பஸ்கூட புதிதாக விடவில்லை. இந்த ரூட்டில் ஒருவருடைய பஸ்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. மொனாப்பொலியாக இருந்து வருகிறது. அதிகப்படியான பஸ்கள் விட்டால் வேறு ஒருவருக்கு லாபம் போய்விடும், லாபம் புராவையும் தாங்களே ஈட்டிக்கொண்டு விடலாம் என்ற காரணத்தாலே புதிதாக பஸ்களை விடாமல் இருப்

18th March 1966] [திரு. நா. ப. செங்கோட்டுவேலு]

பதற்கான் முயற்சிகளை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு டிரிப் கூட அதிகம் விடாமல், ஒரு புதிய பஸ்கூட விடாமல் பத்து ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்பு என்ன இருந்ததோ அதையே விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இப்பொழுது ஜனத்தொகை பெருகியும்கூட அதே நிலைமைதான் அங்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதைப் பல முறை தெரிவித்து டிஸ்ட்ரிக்ட் கவுன்சில் மூலமாக பரப்போசல் அனுப்பியும்கூட அது செயல்படுத்தப்படாமல் இருப்பது வருந்தத் தக்கது. இந்த ரூட்களிலே எல்லாம் பஸ்கள் எங்கெங்கே தேவைப் படுகிறதோ அங்கெல்லாம் உடனடியாக பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் கட்டணத்தினாலே மக்கள் இப்பொழுது அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே இருந்த விகிதத்தாலேயே மக்கள் பாதிக்கப்பட்டார்கள். எங்கள் பகுதியிலே இருக்கக்கூடிய ஒரு துறையில் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு நாளைக்கு 200 ரூபாய் மிச்சம் ஆகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்பொழுதுள்ள கட்டண உயர்விலே இப்பொழுது ஒரு நாளைக்கு 300 ரூபாய் மிச்சமாகக்கூடிய நிலைமை இருந்துவருகிறது. அமைச்சர் அவர்கள் என்னெய் போன்றவைகள் விலை உயர்ந்திருப்பதினாலே கட்டணம் உயர்த்தப்படும் என்றகூடச் சொல்லலாம். 200 ரூபாய் லாபம் இருக்கிறவர்களுக்குக் கொஞ்சம் குறையுமே தவிர, எந்தவிதத்திலும் இதனால் அவர்களுக்குப் பாதகம் ஏற்படாது. இப்பொழுதுள்ள பஸ் கட்டணம் நியாயமற்றது என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, இதைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். பஸ் கட்டணத்தைக் குறைப்பதாலே யாரும் ரூட்களை சாண்டர் செய்யமாட்டார்கள் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சிறு ரிசு கிராமங்களுக்கு, பெரிய பஸ்கள் போகமுடியாத கிராமங்களுக்கு ஜிப் பஸ் ரூட்களைப் போட்டாவது ஜனங்களுக்குப் பயன் ஏற்படும்படி செய்யவேண்டும். நல்ல ரோடுகள் சில கிராமங்களுக்கு அமைய முடியாத சூழ்நிலை இருக்கும். அங்கே உள்ள ஜனங்கள் 3, 4 மைல்கள் நடந்து மெயின் ரோட்டுக்கு வருவதற்குச் சிரமப் படுகிறார்கள். ஆகவே, இடையிலே இருக்கிற ஓரத்தைக் கடப்பதற்கு ஜிப் ரூட்கள் விடவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. வை. சங்கரன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றைக்கு நம்முடைய ராஜ்யத்திலே போக்குவரத்தானது நல்ல சிறப்பான முறையிலே நடந்துகொண்டு வருகிறது. அதிலும் குறிப்பாக பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் மற்ற ராஜ்யங்களைவிட நம்முடைய ராஜ்யத்தில் நன்றாக நடந்துகொண்டு இருக்கிறது. ஆனால் நான் ஒன்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். விபத்துக்கள் சம்பந்தமாக ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். பொதுவாக நம்முடைய ராஜ்யத்திலே நடக்கும் ரோடு விபத்துக்களை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால், லாரி ஆக்சிடென்ட்ஸ் நான் அதிகமாக இருக்கின்றன. நம்முடைய ராஜ்யத்திலே லாரி ஆக்சிடென்ட்ஸ் இல்லாத பக்கமே இருக்காது. லாரியினுல்தான் மிகவும் அதிகமான

[திரு. வை. சங்கரன்]

[18th March 1966]

விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியும். ஆகவே லாரிகள் நல்ல முறையில் ஓட்டிச் செல்வதற்கு, லாரி ஆக்சிடென்ட்ஸ் இல்லாமல் இருப்பதற்கு நாம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். பல காலமாக இந்த விஷயம் அடிக்கடி கூறப்படுகிறது. இரண்டு முக்கியமான காரணங்களை இதற்குக் குறிப்பிடலாம். ஒன்று, இரவு நேரங்களிலே ஓட்டிச் செல்வதிலே விபத்துக்கள் ஏற்படலாம். அதற்காக ஒரு வழி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது 200 கிலோ மீட்டர் தூரமாக இருந்தால் லாரியை இரண்டு டிரைவர்கள் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இரவு நேரமாக இருப்பதினாலே 200 கிலோ மீட்டர் என்று வைத்திருப்பதை இன்னும்கூட குறைத்தால் நன்றாக இருக்காதா என்பதை யோசிக்கவேண்டும். இதைத்தவிர லாரிகள் ஓடும் வேகத்தைக் கூடக் குறைப்பதற்கு ஒரு இன்ஸ்ட்ருமெண்ட் மூலமாக 30 மைல்களுக்குள்ளேயே போகத்தக்கபடி, ஆக்சிலரேட்டர் அதற்குமேலே இயங்காமல் செய்வதற்கு ஒரு டிவைஸ் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே லாரிகளில் அந்த டிவைஸ்களைப் பொருத்துவதின்மூலம் வேகத்தைக் குறைத்து விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கு வழி செய்யலாம். இன்னொன்று என்னவென்றால், டிரைவர்கள் எல்லாம் ஒரு தடவை லைசென்ஸ் எடுத்துவிட்டால் ஒவ்வொரு வருஷமும் ஆட்டோமேடிக்காக அவர்களுக்கு ரீனியூவல் வந்துவிடுகிறது. வெளிநாடுகளில் எல்லாம் லைசென்ஸ் கொடுப்பதற்கு ஆண்டுதோறும் ஐ டெஸ்ட் வைக்கிறார்கள். கார் ஓட்டுவதிலே ஆட்டோமேடிக்காக பழக்கம் வந்துவிடலாம். பழக்கம் ஏற்பட்டு டிரெயினிங் ஜாஸ்தியாக இருக்கலாம். ஆனால் அதோடு ஐ டெஸ்ட்டையும் செய்யவேண்டும். கண்பார்வைக் குறைவதால் பல ஆக்சிடென்ட்டுகள் ஏற்படும் என்று அனுமானிக்கிறார்கள். ஏனென்றால் கண் பார்வை கெடுவது, வெள்ளெழுத்து ஏற்படுவது எல்லாம் வயது முதிர் முதிர் வரத்தான் செய்யும். இரவிலே ஓட்டக்கூடியவர்களுக்கு இந்தமாதிரியெல்லாம் குறை இருந்தால் சரியாக ஓட்டிச்செல்ல முடியாது. ஆகவே ஒவ்வொரு வருஷமும் ஐ டெஸ்ட் செய்வது நல்லதாக இருக்கும். அடுத்தபடியாக, வெளிநாடுகளில் எல்லாம் டிராஃபிக் ஸ்டாப் அண்ட் ரெகுலேஷன்ஸ் சம்பந்தமாக எல்லா சினிமாக்களிலும் காட்சிகள் இருக்கும். இதை எல்லோரும் பார்க்கவேண்டுமென்ற அளவிலே அதைப் பார்த்தபிறகுதான் டிரைவர்களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அதைப் பார்த்துவிட்டு வந்த டிக்கெட்டை ப்ரொட்டீஸ் செய்தால் தான் சைக்கிளுக்குக் கூட லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அந்த முறையிலே டிராஃபிக் ஸ்டாப் அண்ட் ரெகுலேஷன்ஸ் சம்பந்தமாக ஒரு காட்சி வைத்து அதைப் பார்த்து விவரங்களைத் தெரிந்து கொண்ட பிறகுதான் லைசென்ஸ் கொடுப்பது என்ற முறையை வைத்துக்கொள்ளலாம். டாக்கி வாங்குகிறார்கள். அதற்கு கறுப்புக் கலரும், மஞ்சளும் கொடுக்கவேண்டுமென்று விதி இருக்கிறது. காரை அலாட்மெண்ட் பண்ணுகிறபொழுது வேறு கலர் உடைய காரைக் கொடுக்கின்ற காரணத்தாலே அதை மறுபடியும் கறுப்புக் கலர் பூசுவதற்கு 500 ரூபாய், ஆயிரம் ரூபாய் என்ற அளவுக்கு அவர்களுக்கு செலவாகிவிடுகிறது. குறிப்பாக கார் அலாட்மெண்ட் செய்யும்பொழுது டாக்கிகளுக்கு கறுப்புக் கலராகவே கொடுக்க

18th March 1966] [திரு. வை. சங்கரன்]

வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்வது நல்லதாக இருக்கும். மொஃபசு வில் டாக்சிகளில் மீட்டர் முறை அமல் நடத்தப்பட வேண்டுமென்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். அதைச் சீக்கிரத்தில் அமல் நடத்த வழி செய்யவேண்டும். இன்றைக்குள்ள நிலைமையிலே 'சிட்டன்ஸ் ஆஃப் ஷார்ட் டிஸ்டன்ஸ்'-ல் 1 பர்லாங், 2 பர்லாங் அல்லது 1 மைல், அல்லது 2 மைல், 3 மைல்கள்தான் போகவேண்டியிருக்கும். அங்கு மைலுக்கு 6 அணு அல்லது 8 அணு என்ற அளவில் கட்டணம் வைத்தால் அது கட்டுபடியாகாது. ஆகவே மினிமம் 1 ரூபாய் என்றும் மைலுக்கு 75 ந.பை' என்றும் மொபசு வில் வைத்துவிடவேண்டும். அப்பொழுதுதான் அவர்களுக்குக் கட்டுபடியாகும். பொதுமக்கள் திருவிழாக் காலங்களில், கல்யாண நேரங்களில் எல்லாம் கஷ்டப்படுகிறார்கள். டாக்சிகள் நிறைய இருக்கின்றன. ஆனால் மற்ற நேரங்களில் வரக்கூடியவர்களைக் கையைப் பிடித்து இழுக்கக்கூடிய அளவுக்கு அங்கே உள்ளவர்களிடத்தில் போட்டி ஏற்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ரூட் பர்மிட் வழங்குவதில் சப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு வந்தபிறகு எந்தவிதமான விதிமுறைகளும் இல்லாத அளவுக்கு ஏற்பட்டுவிட்டது. பேசிக்காசில் பிரின்ஸிபல்களை நாம் இன்சிஸ்ட் பண்ணிவிட்டாலும்கூட, சில நியாயமான அடிப்படையில் விதிமுறைகளை வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். ஷார்ட் டிஸ்டன்ஸ் சம்பந்தமாக, சிறு ஓணர்களுக்கு ஆக்கம் அளிப்பதுபோன்று நாம் சில விதிமுறைகளை வைத்துக் கொண்டிருந்தோம். நாம் சில அடிப்படை விதிகளை இனியும் அமுல்நடத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

எல்லாவற்றையும் நேஷனலைஸ் பண்ணவேண்டுமென்று இப்போது சொல்லுகிறார்கள். நம்முடைய சர்க்காருக்கு அது போன்று எல்லாவற்றையும் ஒரேயடியாக நேஷனலைஸ் பண்ண வேண்டுமென்ற கொள்கை இல்லை என்றாலும், நன்றாக நடக்கிற, பொதுமக்களுக்குத் திருப்திகரமாக நடக்கிற பஸ் ரூட்டுகளை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளக்கூடாது. மதுரையில் டி.வி.எஸ். பஸ் கம்பெனி இருக்கிறது. அது மிகவும் திருப்திகரமாக பொது ஜனங்களுக்குச் சேவை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அது போன்ற பஸ் கம்பெனிகளை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முக்கியமாக, டிஸ்ட்ரிக்ட் ஹெட்குவார்ட்டர்ஸில் இருந்து வீக் எண்டில் போய் அந்த ஜில்லாவிலுள்ள பிளான் டெவலப்மென்ட் டை பார்த்து வருவதற்கு ரீதிங் பஸ் ஒன்று வைத்தால் நல்லதாக இருக்கும். அந்த ஜில்லாவாசிகள் திட்டப் பகுதிகளைப் பற்றி அறிந்து கொள்வதோடு வெளியிலிருந்து வரக்கூடியவர்கள் அந்த ஜில்லாவிலுள்ள திட்டப் பகுதிகளைச் சென்று பார்வையிடவும் வசதியாக இருக்கும். அதற்கு ஒரு வசதியைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. சா. ராமசாமி: கனம் தலைவர் அவர்களே, பேர்க்கு வரத்து மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

[திரு. சா. ராமசாமி] [18th March 1966]

பொதுவாக, கிராமப்புறங்களில் போக்குவரத்துக்குச் சரியான நிலைமை இல்லை. அப்படி இல்லாத இடங்களில் ஜீப் சர்வீஸ் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். திருச்சி மாவட்டம் உடையார் பாளையம் பகுதியில் போக்குவரத்துக்கு எந்தவிதமான வசதியும் இல்லாமல் இருக்கிறது. அங்கு ஜீப் சர்வீஸ் ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும். பொதுவாக, எங்கெங்கு பஸ் விட வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும் நிலைமைகளை ஆராய்ந்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டால் நலமாக இருக்கும். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்ற உறுப்பினர்கள் ஆலோசனைக் குழுவில் இருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறையின் மீது எந்த விதமான ஆலோசனையும் சொல்வதற்கான நிலைமை இல்லை. மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தில் எந்தவிதமான தீர்மானம் கொடுத்தாலும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்குத் தெரிவித்தாலும் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுப்பதில்லை.

என்னுடைய தொகுதியில் அரியலூர் வழியாக பி.ஆர்.எஸ். பஸ் சர்வீஸ் (பி) லிமிடெட் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதிலே மூன்று பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த சர்வீசானது மிக மோசமான நிலைமையில் இருக்கிறது. ஒவ்வொரு நாளும் அந்த மூன்று வண்டிகளிலே ஏதாவது ஒன்றுக்காவது ரிப்பேர் ஏற்படாமல் இருக்காது. திருமாவூர், திட்டக்குடி வழியாக மக்கள் போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது. அரியலூரில் கலைக் கல்லூரி, வழக்கு மன்றம் ஆகியவை அமைந்திருப்பதால் போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது. தஞ்சை, தென்னாற்காடு மாவட்டங்களிலிருந்தும் மக்கள் வந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியிலே இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்து மிக மோசமான நிலைமையில் இருக்கிறது என்று அதிகாரிகளிடத்தில் கூறியும் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தில் பல தடவை எடுத்துச் சொல்லியும் இதுவரை எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. உடனடியாக இதற்குத் தக்க ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ்களை பொறுத்த அளவில் சென்ற ஆண்டு போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளும், வர்த்தகத் துறை அதிகாரிகளும் திடீர் திடீரென்று சோதனைகள் நடத்தினார்கள். பிறகு அந்த முறையைக் கைவிட்டு விட்டார்கள். முன்பு அந்தமாதிரி திடீர் பரிசோதனை செய்ததன் மூலம் பலன் கிடைத்தது. இப்போது அந்த முறையை நிறுத்தி விட்டதால் நிலைமை சரியாக இல்லை. மீண்டும் சோதனை முறையை மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறையாவது கையாள வேண்டும். ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீசர் என்று போட்டிருப்பதை மாற்றி ஒவ்வொரு ஜில்லாவுக்கும் ஒரு டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரியை நியமித்தால், நலமாக இருக்கும். அதேபோன்று ஒவ்வொரு தாலுகாவுக்கும் ஒரு பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர் போட வேண்டும். இரண்டு மூன்று தாலுகாக்களில் சேர்த்தாற்போல் விபத்து ஏற்பட்டு விட்டால் மண்டல போக்குவரத்து அதிகாரி எல்லா இடத்திற்கும் சென்று பார்ப்பதற்குள் நடைந்து நாட்கள் ஆகிவிடுகின்றன.

18th March 1966] [திரு. சா. ராமசாமி]

டிக்கட் முறைகளில் பலவிதமான மோசடிகள் நடைபெறுகின்றன. குறிப்பாக அரியலூர்-பி. ஆர்.எஸ். பஸ் சர்வீஸ் (பி) லிமிடெட் பஸ்ஸில் எவ்வளவு அக்காமடேஷன் இருக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு புரோக்டர் டிக்கட்டை முதலிலேயே கொடுத்துவிடுகிறார். அதற்குப் பிறகு வருகிறவர்களுக்கு கண்டக்டர் தனியாக அதிகப் படி டிக்கட் கொடுக்கிறார். இதனால் உள் அளவுக்கும் அதிகப்படியான டிக்கட்டுகள் கொடுத்தால் அதைக் கண்டுபிடிக்க முடிவதில்லை. இதை மாற்றியமைக்க வேண்டும். அரசாங்க பஸ் சர்வீசைப் பொறுத்தும் பல மோசடிகள் நடந்து வருகின்றன. அந்த நிலைமைகளையும் சரியாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் ட்ரிப்புகளின் நேரத்தையெல்லாம் போலீஸ் ஸ்டேஷனில் பதிவு செய்கிறார்கள். பி.ஆர். எஸ். பஸ் சர்வீசைப் பொறுத்தவரை போலீஸ் ஸ்டேஷனில் குறிப்பிடும் நேரம் ஒன்றாக இருக்கும், போஸ்டாபிசுக்கு மெயில் வந்து சேருகிற நேரம் ஒன்றாக இருக்கும். பஸ் வரும் நேரம் ஒன்றாக இருக்கும். பஸ் ஒழுங்காக நேரத்தில் வருகிறதா என்பதை அதிகாரிகள் கண்காணிக்கவேண்டும். அதிகப்படியான பஸ்களை விடுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ம. கமலநாதன் : கனம் தலைவர் அவர்களே, சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்புக்குப் பிறகு பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதிலே எந்தவிதமான விதிமுறைகளும் செய்யவில்லை; செய்யக்கூடாது என்ற அளவுக்கு துணைக் கேள்விகளுக்குப் பதில் சொல்லும்போது அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். பஸ் பர்மிட் முன்பு வேண்டுமென்றால், ரூட் வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பதைப் பற்றி நோடிபை செய்து அதற்குப் பிறகு ரூட்டுக்கு ஏற்பாடு செய்வார்கள். பிறகு அப்ஜக்ஷன் ஏதேனும் இருக்கிறதா என்று கேட்பார்கள். ஆனால் தற்போது நேரடியாக அப்ளிகேஷன் 'கான் ஃபார்' செய்து ரூட் கிரான்ட் செய்து விடலாம். கலெக்டர் அவர்கள் எந்த அடிப்படையில் பஸ் பர்மிட் வழங்கவேண்டுமென்பதற்கு எந்த விதிமுறைகளும் கிடையாது. கலெக்டர் அவர்களுக்கு ஜூடீஷியல் அதிகாரமும் இருப்பதால் அவர்கள் பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதிலே சந்தேகிக்க வேண்டியதில்லை. ஆனால் பாதகம் ஏற்படுபவர்கள் அப்பீல் பண்ணலாம் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்பீலுக்குப் போகிறவர்கள் எந்த அடிப்படையில் போவார்கள் என்பதுதான் புரியவில்லை. இன்னொருக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டுமென்ற நிலையே இல்லாதபோது அப்பீலுக்கு எந்த கிரவுண்டிங் போவது? முன்பே, அமைச்சர்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கும், ஆளுங்கட்சியில் செல்வாக்குள்ளவர்களுக்கும் பர்மிட்கள் ஏராளமாக வழங்கப்படுகின்றன என்ற குற்றச்சாட்டு இருந்து வந்தது. இப்போது கலெக்டர் பர்மிட் வழங்கும் முறையில் ஆளுங்கட்சிக்கு வேண்டியவர்களுக்கு பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதற்கு நல்ல வழிவகை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

1964-65-லே பஸ் ஏகபோக உரிமையின் காரணத்தை ஆராய வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு—உதாரணமாக, டி.வி.எஸ். டவுன் பஸ் ஏகபோகமாக நடத்தப்பட்டு வருகிறது. மக்கள் நிலைமை

[திரு. ம. கமலநாதன்] [18th March 1966]

யைப் புரிந்து, உணர்ந்த அதிகாரிகளும்; பஸ் அதிபர்களும் சந்தித்துப் பேசி புதிதாக 13 ரூட்டுகள் கொடுக்கவேண்டுமென்று நோட்டிபை செய்யப்பட்ட பின்னர் அது கைவிடப்பட்டது.

இது அமைச்சர் அவர்களின் தலையீடு என்று சொன்னால் அதை நிரூபிக்க முடியுமா என்று அமைச்சர் அவர்கள் கேட்கக்கூடும். இருந்தாலும் நோட்டிபை செய்யப்பட்ட ரூட்கள் இன்னும் சாங்ஷன் செய்யப்படாததற்குக் காரணம் என்ன? படிப்படியாக தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் சென்னை—தாம்பரம், சென்னை—பல்லாவரம், ரூட்டுகளில் உள்ள பத்து பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று இருந்தும் பின்னர் கைவிடப்பட்டதற்கான காரணம் என்ன என்பதை தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். சென்ற ஆண்டு போட்டார் வரியை ஏற்றினோம், தூரத்தை அடிப்படையாக வைத்து. அப்படி ஏற்றிய நேரத்தில் பொது மக்கள் மீது இந்த வரி திணிக்கப்படமாட்டாது என்ற அளவிற்கு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் உறுதி அளித்தார்கள். சென்ற பெப்ரவரியில் அதிகபட்சமாக வரி 2½ யிருந்து 3 பைசா வரையில் போடலாம் என்று சொன்ன பிறகு எல்லாவிடங்களிலும் பஸ் கட்டணம் உயர்ந்திருக்கிறது. சேலம் மாவட்டத்தில் ஒரு பெரிய பஸ் முதலாளி, என். எஸ். கம்பெனி என்று பெருமிதத்தோடு சொல்லிக்கொள்வேன், அவர்கள் பழைய கட்டணத்தைத்தான் வசூலித்து வருகிறார்கள். ஆனால் மாவட்ட போக்குவரத்து அதிகாரி, அரசாங்கம் விதித்திருக்கும் உயர்ந்தபட்ச அளவிற்கு விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டும் அதற்கு அவர் மறுத்து குறைந்த அளவு விகிதத்தில்தான் ஓட்டுவேன் என்று சவால் விடுத்து நடத்துகிறார் என்பதற்காக பாராட்டினாலும், ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அவர் அந்தக் கம்பனியில் சில பஸ்களுக்கு புக்கிங் ஆபீஸ் என்று வைத்துக் கொண்டு டிக்கட்டுகள் கொடுக்கிறார்கள். பிறகு பஸ் போய்க் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில் அந்த அந்த டெஸ்டினேஷனில் ஒவ்வொரு பாஸஞ்சரிடமிருந்தும் க்ளார்க் கொடுத்த டிக்கட்டுகளை கலெக்ட் செய்கிறார்கள். வருமான வரியை ஏய்ப்பதற்காகத்தான் இது செய்யப்பட்டு வருகிறதோ என்னவோ தெரியவில்லை.

மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் பற்றி குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பொதுவாக அவர்களுக்கெல்லாம் ஒரு நல்ல எதிர்காலம் முன்பு இருந்தது. ஆர்.டி.ஓ.-க்களாக அவர்களுக்கு உத்தியோக உயர்வு கிடைத்து வந்தது. இப்போது ஆர்.டி.ஓ. கிரேடில் உள்ள டெபுடி கலெக்டர்களை ஆர்.டி.ஓ.-க்களாக 13 மாவட்டங்களில் போட்டிருக்கிறார்கள். அப்படி ஆர்.டி.ஓ.-க்களை போடுவதால் அவர்கள் வேலைகளை சரியாகச் செய்ய முடியாததால் அவர்கள் அடிக்கடி மாற்றப்படுகிறார்கள் என்ற நிலை இப்போது இருந்து கொண்டிருக்கிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானால், வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வேலை செய்து கொண்டிருந்தவர், ஆர்.டி.ஓ. ராங்கில் இருந்த ஆர்.டி.ஓ. கன்னியாகுமரிக்கு மாற்றப்பட்டு பிறகு தென் ஆற்காட்டிற்கு மாற்றப்பட்டு வேலை செய்து வருகிறார். அப்படியே செங்கல்பட்டில் வேலை செய்து

18th March 1966]

[திரு. ம. கமலநாதன்]

கொண்டிருந்த ஒருவரை இராமநாதபுரம், திருச்சி போன்ற இடங்களுக்கு மாற்றப்பட்டு இப்போது அவர் மறுபடியும் பழைய இலாகாவிற்கே வந்து விட்டார்கள். எம்.பி.எஸ்.சி.யிலிருந்து ஆர்.டி.ஓ. பதவிக்கு தகுதியுள்ளவர்களாக நான்கு பேர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டும் அவர்கள் இன்னும் உத்தியோகம் கிடைக்க முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். சர்வீஸ் கமிஷன் தகுதியுள்ளவர்கள் என்று சொன்ன பிறகும் அவர்களை நியமிக்காமல் ஆர்.டி.ஓ. கிரேடிட் உள்ளவர்களை போட்டு அவர்கள் நல்லமுறையில் தீர்வாகம் நடத்த முடியும் என்று சொல்கிற நிலை ஏன் ஏற்பட்டது? இந்த மன்றத்தில் அமைச்சராக இருந்தவர்களின் மகன், மருமகன் போன்றவர்கள் ஆர்.டி.ஓ.-க்களாக நியமிக்கப்பட்டு அவர்கள் சரியாக வேலை செய்யவில்லை என்ற அடிப்படையில் ஆர்.டி.ஓ.-க்களை போட வேண்டுமென்ற முடிவிற்கு வந்திருக்கக்கூடும். திரு. மாதவமேனன் என்ற அமைச்சருடைய மகன் அப்போது ஆர்.டி.ஓ. ஆக நியமிக்கப்பட்டார். அமைச்சர் கோபால் ரெட்டி அவர்கள் இருந்த காலத்தில் அவரது கார்ப் க்ளார்க் ஆர்.டி.ஓ. ஆக நியமிக்கப்பட்டார். டேனியல் தாமஸ் என்பவரின் மகன் ஆர்.டி.ஓ. ஆக நியமிக்கப்பட்டார். இவர்கள் உத்தியோக உயர்வு பெற்றிருந்தாலும் நேரடியாக நியமிக்கப்பட்டதால் வேலைகளை அவர்கள் சரியாகச் செய்யவில்லை என்ற நிலையில் ஒருவேளை இப்போது டெப்டி கலெக்டர் ராங்கில் உள்ளவர்களைப் போட வேண்டுமென்ற ஒரு சூழ்நிலை உருவாக இருக்கக்கூடும் என்று நினைக்கிறேன். இப்போது காங்கிரசில் பஸ் முதலாளிகளைச் சேர்க்கும் வேலை தீவிரமாக நடந்து வருகிறது. பஸ் முதலாளிகள் காங்கிரஸ் கட்சியில் இருந்தால்தான் வாழ முடியும். காங்கிரஸ் கட்சி பஸ் முதலாளிகள் தயவு இருந்தால்தான் வாழ முடியும் என்றிருக்கிறது. கிருஷ்ணகிரியில் பல காலமாக எந்தக் கட்சியிலும் இல்லாத ஒரு பஸ் முதலாளியை தமிழ்நாடு காங்கிரஸ் தலைவர் என்ற வாரம் போய் பார்த்து அவர் விட்டிலிருந்து காங்கிரஸ் கட்சியில் அவரை சேர்த்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்றால், ஒன்று இன்று காங்கிரஸ் கட்சி பஸ் முதலாளிகளின் தயவு இல்லாமல் வாழ முடியாது அல்லது பஸ் முதலாளிகள் காங்கிரஸ் கட்சியில் சேர்ந்தால்தான் வாழ முடியும் என்ற நிலையை உருவாக்கி இருக்கிறார்கள். ஆகவே பஸ் ஸ்டாப் வழங்குவதில் வேறு சில விதிமுறைகளைக் கைக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ப. உ. சண்முகம் : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மான்யத்தின் மீது என் கட்சிக்காரர் தந்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். பொதுவாக பஸ் ஸ்டாப் கொடுக்கிற நேரத்தில் புதிதாக வருகிறவர்கள் படுகிற அல்லல்களும் தொல்லைகளும், பழைய முதலாளிகளிடத்தில் இருந்து அவர்கள் தப்பித்து வருவது என்பதும் மிகவும் துர்லபமாக இருக்கிறது. புதிதாக ஒருவருக்கு பஸ் ஸ்டாப் கொடுத்தால் பழைய முதலாளிகள் அத்தனை பேர்களும் சேர்ந்து கொண்டு புதிதாக வருகிறவர்களை நசுக்கி அவர்களை அந்தத் தொழிலை விட்டு ஒடுப்படி செய்து

[திரு. ப. உ. சண்முகம்]

[18th March 1966]

விடுகிறார்கள். தனக்குக் கிடைத்த பெர்மிட்டை நிலைநிறுத்தி வதற்காக புதிதாக வந்த முதலாளி எவ்வளவு கோர்ட்டுகளுக்கு ஏறவேண்டுமோ அவ்வளவும் ஏறி அதற்காக கடன் வாங்குகிறார்கள். கடைசியில் கடனை அடைக்க முடியாமல் அந்த முதலாளி அந்த பெர்மிட்டை விற்றுச் செல்லவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. இந்த அமைச்சர் அவர்கள் போக்குவரத்து இலாகா மீது ஒருமுறை பதில் அளிக்கிறபோது குறிப்பிட்டார்கள்—பஸ் பெர்மிட்டுகளை மாற்றுகிற நிலை மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது, அவற்றை விற்று விடுகிறார்கள், ஆகவே இதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்றும், பஸ் பெர்மிட்டுகளை விற்கக்கூடாது என்றும் தொழில் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு முறை இங்கு குறிப்பிட்டார்கள். அப்படி மாற்றாமல் இருப்பதற்காக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவரப் போகிறேன் என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். அச்சட்டம் இதுவரை வந்ததாகத் தெரியவில்லை. பஸ் முதலாளிகள் பல பஸ் பெர்மிட்டுகளை விற்கிறார்கள். அப்படி விற்கிறார்கள் என்று சொல்லும்போது ஒன்று வேடிக்கையாக இருக்கும், அதே சமயத்தில் அதிர்ச்சியையும் கொடுக்கிறது. ஒரு பஸ்ஸின் விலை சாதாரணமாக தேய்மானம் கழித்துப் பார்த்தால் 25,000 ரூபாய்க்கு மேல் இருக்கமுடியாது. திருவண்ணாமலை—பட்டணம் போகும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸை அவர்கள் 2½ லட்சம் ரூபாய்க்கு விற்ப்பிருக்கிறார்கள். எப்படி விற்ப்பிருக்கிறார்கள் என்றால் பெர்மிட்டிற்காக இரண்டு லட்சம் கொடுத்து அவர்கள் வாங்கியிருக்கிறார்கள். இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இப்படி சில பஸ் முதலாளிகள் கொள்ளை அடிக்கிறார்கள். இதைத் தடுத்து நிறுத்த முன்பு ஒரு தடவை தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், யாரும் பெர்மிட்டை மாற்றக் கூடாது, யாராவது அதை நடத்தமுடியவில்லை என்றால் அதை சர்க்காருக்கு சரண்டார் செய்ய வேண்டும். பிறகு சர்க்கார் அதை யாருக்கு வேண்டுமானாலும் கொடுக்கலாம் என்ற ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரப்போகிறேன் என்று சொன்னார்கள். ஆனால், அப்படிப்பட்ட ஒரு சட்டம் இன்றுவரை வரவில்லை. அப்படி ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓவர் ஸ்பீடிங் பற்றி சிலர் குறிப்பிட்டார்கள். அதையும் கண்காணிக்கவேண்டும். இப்போது லாரிகள் அதிக வேகத்தில் போவதைத் தடுக்க வழக்குகள் பதிவு செய்கிறார்கள். சப்-மாஜிஸ்ட்ரேட் கோர்ட்டிலிருந்து சம்மன்ஸ் அனுப்பப்படுகிறது. வந்து சேராவிட்டால் பத்து ரூபாய் அபராதம் என்றால் வராமலேயே பத்து ரூபாய் கொடுத்து அனுப்பிவிடுகிறார்கள். சம்மன்ஸை எடுத்துக் கொண்டு போகிற கான்ஸ்டபிள் சென்று பார்க்கும்போது ட்ரைவர் தூத்துக்குடியில் இருப்பார். ஆகவே ஆள் இல்லை என்று திரும்பி வருகிறார்கள். 100-க்கு 60 வழக்குகள் இப்படி தள்ளுபடி செய்யப்படுகின்றன. மிடைத்தால் பத்து ரூபாயை கொடுத்து அனுப்பிவிடுகிறார்கள். ஆகவே ஓவர் ஸ்பீடிங் இருந்தால் அந்த பஸ் பெர்மிட்டையே சஸ்பென்ட் செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் முதலாளிகள் ட்ரைவர்களுக்கு கடும் எச்சரிக்கை விடுவார்கள், அதிக வேகத்தில் போகக்கூடாது என்று.

18th March 1966] [திரு. ப. உ. சண்முகம்]

அடுத்து ஓவர் லோடிங். லாரிகளில் அதிகமாக ஓவர் லோடிங் ஏற்றிச் செல்வதைப் பிடிக்கிறோம் என்று சொல்வார்கள். பஸ்களில் கூட அதிகமாக பாசஞ்சர்களை ஏற்றினால் அதையும் பிடிக்கிறோம் என்று சொல்லக் கூடும். ஆனால் பற்பல இடங்களில் இப்படிப் பிடிக்கப்படுவதில்லை. எங்கள் பகுதியில் குறிப்பாக சொல்ல வேண்டுமானால் பஸ்ஸுக்கு மேல் அதிகப்படியான மூட்டைகள் ஏற்றப்படுகிறது. ஒரு லாரி அளவிற்குள்ள மூட்டைகள் பஸ்ஸில் ஏற்றப்படுகின்றன. போலீஸாரிடம் கேட்டால் அதுபற்றி எங்களுக்கு கவலையில்லை என்கிறார்கள். ஒரு லாரி அளவிற்கு ஏற்றக் கூடிய மூட்டைகளை பஸ்ஸில் ஏற்றுவதால் பல இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுகின்றன. ஸ்டேட் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் துரிதமாக போக வேண்டியிருப்பதால் ஒதுக்கிச் செல்லலாம் என்றால் புனிய மசம் இடிக்கிறது. ஆகவே, முன்னும் பின்னும் போகமுடியாத நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, பஸ்களில் இப்படி அதிகப்படியான மூட்டைகளை ஏற்றக் கூடாது என்று சர்க்கார் உத்தரவு போட வேண்டும்.

இப்போது பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருப்பது வருந்தத் தக்கது. சர்க்கார் பஸ்களில் கட்டணத்தை உயர்த்தினார்கள். அப்போது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள், நாங்கள் நடத்துகிற தொழிலுக்கு இப்போது இருப்பது கட்டுபடியாக வில்லை, ஆகவே உயர்த்தவேண்டியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். 60 லீட்டுகள் என்று இருந்ததை 35 லீட்டுகள் என்ற முறையில் குறைத்தார்கள். அதற்காக கட்டணத்தை உயர்த்தப்போகிறோம் என்று சொல்லி கட்டணத்தையும் உயர்த்தினார்கள். சர்க்கார் முதலாவது கட்டணத்தை உயர்த்தி, அதன்படி வருலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். அதன் பின்னால் தனியார்களும் கட்டணத்தை உயர்த்தினார்கள். இப்போது நண்பர் கமலநாதன் அவர்கள் ஒரு செய்தியைக் குறிப்பிட்டார்கள். அதாவது பஸ் முதலாளிகளிடம் நீங்கள் ஏன் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை என்று சர்க்கார் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சி கமலநாதன் அவர்கள் பகுதியில் மட்டுமல்ல, எங்கள் பகுதியிலும் பல பஸ் முதலாளிகளுக்கும் சர்க்காரிலிருந்து நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். குறைந்த கட்டணத்தில் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று பஸ் முதலாளிகள் சொல்லும்போது இவ்விதம் சர்க்காரிலிருந்து அவர்களுக்கு நோட்டீஸ் கொடுக்கவேண்டியதின் அவசியமென்ன? திருவண்ணாமலைக்கும் பட்டணத்திற்கும் ஆறு ரூபாய் இருந்தது முன்னால். சர்க்கார் பஸ் விட்டவுடன், 7 ரூபாய் 20 பைசா என்று உயர்த்தினார்கள். தனியார் நடத்துகின்ற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் 4 ரூபாய் என்று வாங்கினார்கள். அவ்விதம் வாங்கிக்கொண்டிருந்தவர்கள் 6 ரூபாயாக உயர்த்தினார்கள். இவ்விதம் பஸ் முதலாளிகளை கட்டணத்தை உயர்த்துமாறு இந்த சர்க்கார் தூண்டிவிடுகிறது. பஸ் கட்டணத்தை இப்போதுள்ள நிலையில் உயர்த்தவேண்டிய தேவையே இல்லை. டைஸ் ஆயிவின் விலை ஏறியிருக்கிறதா என்று கேட்டால் இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இவ்விதம்

[திரு. ப. உ. சண்முகம்] [18th March 1966]

கட்டணத்தை ஏற்றுவதின் மூலமாக சர்க்கார் கஜானாவுக்கு ஏதாவது வருவாய் வந்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால் அதுவுமில்லை. அப்படியிருக்க இது தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு மேலும் லாபம் தேடிக்கொள்வதற்காகத்தான் வழிவகை செய்திருக்கிறதே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. சர்க்கார் கன்கரன்ஸ் கொடுப்பதின் மூலமாகத்தான் பஸ் முதலாளிகள் கட்டணத்தை உயர்த்த முடிகிறது. நண்பர் கமலநாதன் அவர்கள் பஸ் முதலாளிகளுக்கு அவர்கள் வாழ்க்கையையும், வளத்தையும் பெருக்கிக் கொள்வதற்கு சர்க்கார் உதவி செய்கிறது என்று சொன்னார்கள், இப்படிப்பட்ட பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு சர்க்கார் கன்கரன்ஸ் கொடுத்திருப்பதே இவ்விதம் செய்கிறார்கள் என்பதற்கு ஆதாரம் என்கிற குற்றச்சாட்டைத்தான் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைஸரி கமிட்டி என்று மாவட்டத்தோறும் கமிட்டிகள் வைத்திருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட கமிட்டிகளுக்கு பஸ் பெர்மிட் கொடுக்கின்ற அதிகாரத்தை வேண்டுமென்றால் கொடுக்கவேண்டாம், ஏனென்றால் இதில் அரசியல் கட்சிப் பிரச்சினைகள் வரலாம் என்று சொல்லக்கூடும். ஆனால் புதிய ரூட்டுகளை திறப்பதற்கான அதிகாரத்தையாவது அருள்கூர்ந்து இந்தக் கமிட்டிக்கு அளிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் முதலாளிகள் சரியாக சர் சார்ஜ் கட்டுவதில்லை என்ற புகார் இருந்து வருகிறது. இதைக் கட்டுவதற்கு மூன்று நான்கு மாதங்கள் ஆகின்றன என்றும் சொல்லப்படுகிறது. திரு. கோதண்டராம பாகவதர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், இதைப் பற்றி. அதாவது சர் சார்ஜையும் வரிபோடு சேர்த்து கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதைத்தான் நானும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். வரி, சர் சார்ஜ் இரண்டையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து வசூலிப்பதற்கு தகுந்த உத்தரவைப் பிறப்பிக்கவேண்டும். அப்போதுதான் ஓரளவுக்கு எவேஷன் நிற்கும், சர்க்காருக்கும் ஒழுங்காக பணம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மேலும், புதிய பஸ் ரூட் கொடுக்கின்ற விஷயத்தில், எங்கள் தொகுதியில் ஒருவருக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது, அதாவது கொடுக்கப்பட்ட ரூட்டில் 208 மைல் நீளம் இருக்கிறது என்று பின்னால்தான் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது, பெர்மிட் கொடுப்பதற்கு முன்னால் கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை. டைமிங் கான்பான்ஸ் வரும் போதுதான் இது கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. ஆர்.டி.ஓ.-க்கு 200 மைல்க்கு மேல் பெர்மிட் கொடுப்பதற்கான அதிகாரம் கிடையாது. அதற்காக இப்போது எக்ஸம்ஷன் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டு இங்கே பேப்பர் வந்திருக்கிறது. இதன் காரணமாக இரண்டு மூன்று மாதங்கள் பஸ் ஓடாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த மாதிரி சிறு சிறு தவறுகள் ஏற்படும் போது, அந்த இலாகாவிலேயே மாற்றியமைப்பதற்கான வழிமுறைகள் செய்யவேண்டும். 200 மைல் என்று இருந்தாலும் கூட, அதோடு 8 மைல் சேர்த்து விடுவதினால் எந்தவிதமான பாதகமும் ஏற்பட்டுவிட முடியாது.

18th March 1966] [திரு. ப. உ. சண்முகம்]

ஆகவே புதிதாக பஸ் விடுபவர்களுக்கு ஊக்கம் கொடுக்கின்ற முறையில் சில மாறுதல்கள் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மான்யத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என் வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கிடைத்ததற்காக பெரு மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். இந்த மான்யத் தைப்பற்றி யோசிக்கும்போது, தமிழ்நாடு மிகவும் சிறப்பாக முன் னேறி யிருக்கிறது என்பதைப் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள லாம். அன்செர்வட் ஏரியாவேயில்லை என்று சொல்லுகின்ற அளவு க்கு அமைந்திருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு கிராமப்புறங்களை எல்லாம் ஒன்றாக இணைத்து வசதி செய்து கொடுத்திருப்பது மிகவும் பாராட்டத்தக்கது. அதன் காரணமாக இந்த ஆண்டு அதிகமான அளவில் பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும் பார்க் கின்றோம். சுப்ரீம் கோர்ட் ஜட்ஜ்மென்ட் வந்ததிலிருந்து சில காலத்திற்கு வேலைகள் எல்லாம் துங்கிக்கொண்டிருந்தன, அதன் பின்னால் அரசாங்கம் மாடிஸ்பை செய்து நோட்டிபிகேஷன் செய்த பின்னால் ஆர்.டி.ஏ.-க்கள் இப்போது நல்லமுறையில் ஈடுபடுகளை கொடுப்பதற்கும் வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதில் மேலும் இருக்கின்ற சிறு சிறு குறைகளை தவிர்த்து விட்டால் இன்னும் சாலச்சிறந்ததாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முன்பு இருந்த ஜி.ஓ. வில் 15 மைல்களுக்குள் பஸ் விடுவதற்கான உரிமையை புதிதாக வசுகின்றவர்களுக்கு கொடுக் கலாம் என்றும், 15 மைல் முதல் 75 மைல்கள் வரை ஐந்து பஸ்கள் வரை வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு கொடுக்கலாம் என்றும், அதற்கு மேல் ஐந்து பஸ்களுக்கு மேலாக வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு கொடுக்கலாம் என்றும் ஒரு வரையரை இருந்தது. இப்போது அந்த ஜி.ஓ. செல்லாது என்று கோர்ட்டில் சொன்ன பின்னால்—அதாவது ஆர்.டி.ஏ.-க்கள், க்வாஷி ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டி என்ற முறையில் இருக்கின்றவர் என்று சொன்னபின்னால்—அவர்களின் அதிகாரத் தை ஜி.ஓ.-க்கள் குறைக்கும் நிலை ஏற்படும் என்று கூறப் பட்டுள்ளது. இருந்தாலும் கூட ஓரளவுக்கு இவ்விதம் பிரித்து வைத்து ஷார்ட் ரூட், மீடியம் ரூட், லாங் ரூட் என்று பிரித்து வைத்துக் கொடுப்பதுதான் முறையாக இருக்கும். இதில் சில மாறுதல்களைச் செய்தால் நன்றாக இருக்கும். அதாவது இப்போது 75 மைல்களுக்கு மேல் பஸ்களை விட வேண்டுமென்றால் அரசாங்கம் தான் விடவேண்டும், தனியார்கள் விட முடியாது என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. 100 பஸ்கள் 200 பஸ்கள் என்று வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு எந்தவித கவலையும், இல்லை. ஆனால் ஐந்தாறு பஸ்களை வைத்து தொழிலை நடத்திக்கொண்டிருக்கின்றவர்களையும் ஃப்ளீட் ஒனர்ஸ் என்று நாம் சேர்த்திருக்கிறோம். இப்படிப்பட்டவர்களின் நிலை மோசமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. அதாவது மசல் ஆயிலின் விலை கூடவில்லை என்று சொன்னாலும், டயர், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்றவைகளின் விலை அதிகமாக ஏறிக்கொண்டே போகிறது. இந்த நிலையில்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

[18th March 1966]

இப்போது சர்க்கார் போட்டிருக்கும் திட்டத்தின் கீழ் இவர்கள் நல்லமுறையில் பஸ்களை ஓட்டவே முடியாது. 15 மைல்களுக்கு மேல் 75 மைல்களுக்குள்ளில் ஐந்து பஸ்கள் வரை வைத்திருப்பவர்களுக்கு கொடுக்கலாம் என்றிருந்தது. ஆனால் இப்போது அவர்கள் மேலும் தங்கள் தொழிலைப் பெருக்கிக்கொள்ள முடியாத அளவில், 75 மைல்களுக்கு மேல் பஸ்களை விட வேண்டும் என்றால் அரசாங்கம்தான் விட வேண்டும் என்று சொல்லும்போது, இவர்களுக்கு அந்த ரூட்டுகளை கொடுக்க முடியாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. அவர்களுடைய நிலை மிகவும் வருந்தத்தக்கதாக இருக்கிறது. ஆகவே இந்த க்ளாஸிபிக்கேஷனை ஓரளவுக்கு மாற்றி அமைத்தால் சாலச்சிறந்ததாக இருக்கும் என்று எண்ணுகின்றேன். அதேபோன்றுதான் 15 மைல்களுக்குள்ளில் இருக்கின்ற ரூட்டுகளில் புதிதாக வருகின்றவர்கள் பஸ் விடலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருந்தது. ஆனால் இப்போது செக்ஷன் 268 (எ)-ன் படி 15 மைல் வரையிலும் டௌன் பஸ்களை நீடித்துக்கொள்ளலாம் என்றிருக்கிறது

One of the termini must be within the municipal area.

அதாவது இரண்டு முனைகளில் ஒன்று முனிசிபல் ஏரியாவில் இருந்து, அந்த ரூட் 15 மைல் அல்லது 25 கிலோ மீட்டர் அளவுக்கு இருந்தால் அதில் டௌன் பஸ் விடலாம் என்றிருக்கிறது. இப்படி வந்துவிடுவதால் ஷார்ட் ரூட்களில் பஸ் விட்டுக்கொண்டிருந்தவர்கள் இதிலும் வர முடியாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதாவது டௌன் பஸ் விட வேண்டும் என்றால், பெரிய ஆப்பரேட்டர்களாக இருந்திருக்கவேண்டும், ப்ரீவியஸ் எக்ஸ்பிரியன்ஸ் இருக்க வேண்டும் என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகிறது. அப்படிப்பட்டவர்களுக்குத்தான் கொடுக்கவேண்டும் என்று நீதிமன்றமும் தீர்ப்பு அளித்திருக்கிறது. இதன் காரணமாக முக்கியமான நகரங்களில் புதிதாக பஸ் விட வேண்டும் என்று விரும்பி வருகின்றவர்களுக்கு எந்தவிதமான வாய்ப்பும் இல்லாமல் போய்விடுகிறது. ஆகவே இதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஆலோசித்துப் பார்த்து, சில மாறுதல்களை செய்தால் நலமாக இருக்கும். அதாவது 20 மைல்களுக்கு உட்பட்டு இருக்கும் ரூட்டுகளை புதிதாக இந்தத் துறையில் வருகின்றவர்களுக்கு கொடுத்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். இந்த வகையில், ஷார்ட் ரூட்டில் 15 மைல் என்றிருப்பதற்குப் பதிலாக 20 மைல் என்று ஆக்கினால் சாலச்சிறந்ததாக இருக்கும். அதே போன்று 75 மைல்களுக்கு மேல் இருந்தால் அதை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளும் என்றிருக்கிறது. ஆகவே இதிலும் மாற்றம் இருப்பது நல்லது. 20 மைல்களிலிருந்து 65 மைல்கள் வரையிலும் மீடியம் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு என்று ஒதுக்கிக் கொடுத்துவிடலாம். அதற்கு மேல் 75 மைல் வரை ஐந்தாறு பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கும் கொடுக்கலாம் என்று மாற்றிக் கொண்டால் மிகவும் நலமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். இதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஆலோசனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

18th March 1966] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

செக்ஷன் 47 (1)-ன் படி ஆர்.டி.ஓ. கிரான்ட்களை கொடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. பழைய ஜி.ஓ. படி இல்லாமல் எதையும் செய்யலாம் என்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது. ஆகவே மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் சட்டத்தில் சில கட்டுப்பாடுகளை போட்டால், அதன் படி ஆர்.டி.ஓ. செயல்படுவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். அதுதான் நியாயமாகவும் இருக்கும் என்று நம்புகிறேன். அதுதான் மக்களுக்கும் நல்லது, நமக்கும் நல்லது என்று நினைக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் விடுகின்றவர்களுக்கு இன்றைக்கு இருக்கின்ற வரி பெரும் சுமையாக இருக்கிறது, அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அதைக் குறைப்பதற்கு ஏதாவது செய்ய முடியுமா என்பதைப்பற்றி ஆலோசித்தால் நலமாக இருக்கும். அதோடு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்றவைகள் வாங்குவதிலும் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட நிலைமையினால், ஒன்றிரண்டு பஸ்களை நம்பியிருக்கின்றவர்கள் இதையும் நம்பி கையில் இருக்கின்ற காசையும் செலவழித்துவிட்டு சும்மா இருக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகையினாலே ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு ஏதாவது டாக்ஸ் ரிஸிஸ்கொடுக்க முடியுமா என்று யோசித்துப் பார்த்துக் கொடுத்தால் அவர்கள் மேலும் சிறப்பான பஸ்களைப் போட்டு, புதிய பஸ்களைப் போட்டு ஓட்டுவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

அதேபோன்று பெரிய லக்ஷூரி கோச்சஸ் விடுகிறோம், டீரிஸ்ட் கார் விடுகிறோம். இப்போது பல பஸ் ஆப்பரேட்டர்ஸ், ஏற்கனவே பஸ் துறையில் இருக்கிறவர்கள் தங்கள் ஸ்பேர் பஸ்களையெல்லாம் டீரிஸ்ட் பஸ்களாக விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்களில் நல்ல வசதிகள் கிடையாது. யாராவது நல்ல டீரிஸ்ட் பஸ் விடுகிறேன் என்று முன்வந்தால்கூட அவர்களுக்குக் கொடுப்பதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. காரணம், ஏற்கனவே இந்தத் துறையில் இருந்த பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஏற்கனவே பஸ் துறையில் இருக்கிறவர்கள் ஓட்டை, உடைசல் ஸ்பேர் பஸ்களையெல்லாம் டீரிஸ்ட் பஸ்களாக அனுப்பி விடுகிறார்கள். நாம் சொல்லுகிற அளவுக்கு, எந்த எந்த முறையில் இருக்கவேண்டுமென்று நாம் ஆசைப்படுகிறோமோ அந்த முறையில் கட்டப்படுகிற லக்ஷூரி கோச்சஸ் போட்டு நடத்துவதற்கு சாதாரண ஆள் முன் வந்தாலும், ஆப்பரேஷனல் சிபெனரிஸ்டீட்டஸ் என்று சொல்லுகிறோமே அதையெல்லாம் நல்ல முறையில் வைத்துக் கொண்டு லக்ஷூரி பஸ் போடுகிறேன் என்று சொன்னால் அவர்களுக்குக் கொடுக்க முன்வரலாம். அன்னிய நாடுகளிலிருந்து வருகிறவர்கள் நம் நாட்டைச் சுற்றிப் பார்க்க ஆசைப்படுகிறார்கள். இங்கே இருக்கக் கூடிய ஸ்பேர் பஸ்களை டீரிஸ்ட் பஸ்களாகப் போட்டு அவர்களை யெல்லாம் அதில் ஏற்றிக்கொண்டு 'கட, கட, கடா' என்று அழைத்துக் கொண்டு போனால் அது வருந்தத்தக்கதாக இருக்கிறது. நல்ல லக்ஷூரி கோச்சஸ் போட்டு, டீரிஸ்ட் டிராஃபிக் அதிகரிக்கவேண்டுமென்று, அன்னிய நாட்டினர் நம் நாட்டுக்கு அதிகமாக வருவதற்கு

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [18th March 1966]

வாய்ப்பு ஏற்படுத்தி, அவர்களுக்கு ஆர்வத்தை ஏற்படுத்துவது முதல் நோக்கமாக இருக்கவேண்டுமே தவிர வேறுவிதமாக இருக்கக் கூடாது. அந்த முறையில் ஏற்பாடு செய்தால் அன்னியச் செலாவணி அதிகமாகக் கிடைக்கும். இந்தச் சிறந்த துறையில் திறமையாகச் செய்வதை விட்டு விட்டு ஸ்பேர் பஸ்களை ரேஷ்ட் பஸ்களாக வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருப்பதை மாற்றி, யார் லக்ஷூரி கோச்சஸ் போட முன்வந்தாலும் அவர்களுக்கு பிற வசதிகள் இருந்தால், அவர்களுக்குக் கொடுப்பதில் எந்தவிதமான கஷ்டமும் இருக்கமுடியாது என்று யோசித்துப் பார்ப்பது சிறந்ததாக இருக்கும்.

நான் எப்போதும் சொல்துவது வழக்கம். ஆர்.டி.ஏ. அலுவலகத்தில் நல்ல கூடம் இருப்பது கிடையாது. கால் உடைந்த நாற்காலிகளும் மேஜைகளும் தான் அங்கே காட்சி அளிக்கின்றன. மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் டாக்ஸிஸ் அதிக வருமானம் அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது. ஓரளவு வரவு-செலவுத் திட்டத்திலே நிதி நிலைமை அதிகரிக்கும் அளவுக்கு வாய்ப்புக் கொடுக்கிறது. மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் டாக்ஸிஸ் இந்தத் துறையில் 13 கோடி ரூபாய் எதிர்பார்த்து, 6-7 மாதங்களுக்குள்ளாகவே 9 கோடி ரூபாய் சம்பாதித்து விட்டோம் என்று பெருமையாகச் சொல்லிக் கொள்ளக்கூடிய முறையில் இருக்கிறது. அந்த அலுவலகத்திற்கு வருகிறவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பது அவசியமானது என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். 25 ரூபாய் அப்ளிகேஷனுக்கு வாங்குகிறார்கள். அவர்கள் ஆர்டர் எழுதி அனுப்பும் காகிதத்தைப் பார்த்தால், அந்தக் காகிதத்தில் மிட்டாய்க் கடையில் பொட்டலம்கூட கட்ட மாட்டார்கள். அவ்வளவு மோசம். அரசாங்கத்திற்கு என்ன பேப்பர் பஞ்சமா? நல்ல காகிதத்தில் அழகாக ஆர்டரை அடித்து அனுப்புவதில் என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது? இதை நான் எதற்காகச் சொல்லுகிறேன் என்றால், அங்கே உள்ளவர்கள் அக்கறை எடுத்துக் கொள்ளுவதில்லை. எழுதியிருக்கும் எழுத்து தெரியும் அளவுக்கு எழுதி அனுப்பினால் என்ன? அதில் இருப்பதைப் படித்தால் நம் முடைய கண்ணை கெட்டுவிடும் அளவுக்கு எழுதி அனுப்புகிறார்கள் என்றால், அது நல்லதல்ல. எதைச் செய்தாலும் நன்றாகச் செய்யவேண்டுமென்ற ஆசை இருக்கவேண்டும். ஆர்டர் அனுப்புகிற பேப்பர் கூட மோசமாக இருப்பது என்பது நல்லதல்ல. அங்கே உட்கார்க்கூட இடம் இருப்பதில்லை. வக்கீல்களும் பார்ட்டியும் வரும்போது, நெருக்கி அடித்துக்கொண்டு, ஜன்னல் மீதும், கதவைப் பிடித்துக்கொண்டும் நிற்கவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. 13 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு வருவாய் தேடித்தரக் கூடிய துறையில் இந்த சிறிய வசதிகள்கூட செய்து கொடுக்க முடியவில்லை என்றால் எப்படி பொறுத்துக் கொண்டிருக்க முடியும்? கூட்டம் நடத்துவதற்கு நல்ல கூடம் அமைத்து வசதிகளையெல்லாம் ஏற்படுத்திக் கொடுத்தோமானால், தேவைப்படும்போது பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். இவைகளைச் செய்வது சாலச் சிறந்தது என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

18th March 1966] [திருமதி டி. என் அனந்தநாயகி]

நகரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் லாரி டிராபிக்கு மிக அதிகமாக இருக்கிறது. ஆயிரக் கணக்கான லாரிகள் ஓடுகின்றன. அவைகளை நிறுத்தி வைக்க பார்க்கிங் ஸ்பேஸ் கிடையாது. ரோடில் நிறுத்தி வைத்து ஜன நடமாட்டம் வைத்துக்கொள்வதற்கே பயமாக இருக்கிறது. எல்லா இடத்திலேயும் வீட்டுக்கு முன்னால் லாரி ஷெட்டாக மாற்றி இருக்கிறார்கள். அவ்வளவு லாரிகளையும் ஷெட்டிலே நிறுத்த முடியாமல் தெருக்களில் நிறுத்திவிடுகிறார்கள். நாம் எவ்வளவு லாரிகளை அனுமதித்தோமோ அவைகளுக்கு பார்க்கிங் ஸ்பேஸிலிட்டீஸ் ஏற்படுத்த முன் வரவேண்டும். கார்ப்பரேஷனில் ஒரு ஷெட் வைத்திருக்கிறார்கள். அது நிறைந்து விடுகிற காரணத்தினால் லாரிகளெல்லாம் தெருக்களில் நிற்கின்றன. சிறு குழந்தைகள் பள்ளி சென்று திரும்பி வருவது கூட கஷ்டமாக இருக்கிறது. சென்ற பிள்ளை வீடு திரும்புமா என்று கவலைப்பட்டுக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. எவ்வளவு வாகனங்களுக்கு அனுமதி அளிக்கிறோமோ அவைகளை நிறுத்தி வைக்க இட வசதி செய்வது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று கூறிக் கொள்கிறேன்.

மற்றப்படி என்னென்ன குறைகள் இருக்கின்றனவோ அவைகளை யெல்லாம் தீர்த்து விட்டோம். புதிதாக ஓட்டுகள் திறக்கக் கூட 47 (1)-ல் தேவையில்லை என்று 57 (3)-ல் முடித்துக்கொள்ளலாம் என்று வைத்து விட்டோம். இந்த மாதிரி சில சில குறைகள் ஆங்காங்கே இருப்பதையும் தீர்த்துவிட்டால் தமிழகத்திலேயே போக்குவரத்துத் துறை ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

அதேபோன்று சுப்ரீம் கோர்ட் டெவிஷனல் ரிமாண்ட் ஆன கேஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கும். அதற்காக அடிஷனல் ட்ரிப்யூனல் போட முன் வந்திருக்கிறார்கள். அது உண்மையிலேயே பாராட்டக் கூடியது என்று சொல்லி, இதை மனமார வரவேற்று, சிறு சிறு குறைகளையும் தீர்த்துக்கொடுத்தால் சாலச்சிறந்ததாக இருக்கும் என்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சா. கணேசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றைய தினம் தொழில் துறை அமைச்சர் அவர்களாலே சமர்ப்பிக்கப் பெற்றிருக்கிற இந்த மான்யக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்தினைப் புலப்படுத்த முன் வருகிறேன்.

இந்தத் துறை பொதுமக்கள், சிறப்பாக நடுத்தர மக்கள், ஏழை மக்கள் பயன்படுத்துவதற்குரிய ஒரு துறை. இத் துறையிலே சர்க்காரும் தனிப்பட்டவர்களும் பங்குகொண்டு பணியாற்றி வருகிறார்கள். சர்க்கார் துறை பற்றி கவனிப்பதற்கு முன்னே தனியார் துறையிலே ஏதாவது சொன்னால் அமைச்சர் அவர்கள், நீங்கள் தனியார் துறைக்குத்தான் பேசுவீர்கள் என்று எல்லாங்கூட குறிப்பிடுவார்கள். . . . (கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : யூகமா?) யூகம் அல்ல; தினசரி நடக்கிற சங்கதியைச் சொல்லுகிறேன். . . (கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் :

[திரு. சா. கணேசன்] [18th March 1966]

செய்யவில்லையா என்ன?) செய்கிறோம்—இரண்டையும் செய்கிறோம். அங்கு இருக்கிற தவறையும் எடுத்துக் காட்டுகிறோம், இங்கு இருக்கிற தவறையும் எடுத்துக் காட்டுகிறோம். அமைச்சர் அவர்கள் எதையும் ஏற்றுக்கொள்ளமாட்டார்கள்.

பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலே பல இடங்களில் செம்மையாக நடைபெறலாம். சில பஸ் ஸ்டாண்டிலே உரிமம் பெற்றவர்கள் அதை எப்படி முறை தவறான நெறியிலே விற்றுப் பணம் ஆக்குகிறார்கள் என்பதை நாம் பலரும் அறிவோம். கொஞ்சகாலத்திற்கு முன்னே ஸ்டாண்டை விற்க ஆட்சி அனுமதித்து வந்தது. அது தடைப்படுத்தப்பட்ட பிறகு இப்போது தனிப்பட்ட நபர் தன் பேரிலே அந்த பர்மிட்டை வைத்துக்கொள்ளாமல், ஏதோ ஒரு கம்பெனி அல்லது டிரான்ஸ்போர்ட் என்று பெயரைப் போட்டு விட்டு, அதன் கீழ் 4 ஸ்டாட், 5 ஸ்டாட் என்று இப்படி வைத்துக் கொள்ளுவது, அப்படி வைத்துக்கொண்டு அந்த ஸ்டாண்டுகளை விற்காமல் அந்த கம்பெனியையே விற்று விட்டதாகச் சட்டத்தில் இருக்கிற ஓட்டையைத் தனக்குப் பயன்படுத்திக்கொள்கிறார். ஸ்டாண்டை விற்பதுதான் கம்பெனியை விற்பதும். அந்தக் கம்பெனிக்கு உள்ளது 50,000 பஸ்களோ, 5,000 பஸ்களோ, 500 பஸ்களோ, 100 பஸ்களோ அல்ல மொத்த பஸ்களைப் பார்த்தால் 2 பஸ்கள், 5 பஸ்கள், 6 பஸ்கள் என்று இவ்வளவுதான் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்டவர்கள் இந்தச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்திக்கொள்வதற்காக, கம்பெனியை விற்பதாகச் சொல்லி—பஸ் ஸ்டாண்டுகள் ஒன்றோ, இரண்டோதான் இருக்கின்றன—அந்த முறையில் விற்று அதன் மூலமாக எல்லைக்கு மேற்பட்ட அளவுக்கு, கொள்ளை லாபம் என்று சொல்லுகிற அளவுக்குச் சம்பாதிக்கிறார்கள். இதைத் தடை செய்து இந்த மாதிரி தனி ஸ்டாண்டுகளை விற்பதைத் தடை செய்ததைப் போலவே, 2-4 ஸ்டாண்டுகளை வைத்துக் கொண்டிருக்கிற, கம்பெனிகள் என்று பதுங்கிக்கொண்டிருக்கிற அந்த வானிபங்களையும் அல்லது விற்பனைகளையும் தடை செய்ய அரசாங்கம் முதலிலே முன் வரவேண்டும்.

இனி, இந்தத் துறை அரசாங்கத்தின் பல்வேறு வானிகத் துறைகளைப் போலவே கமர்ஷியல் ஆபிட்டிங் முறைக்கு வந்தால்தான் செம்மையாக இருக்கும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அது அடுத்தபடியாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய மானியத்தில் வரும்.

திரு. சா. கணேசன் : இதைப் பற்றி அந்த மான்யக் கோரிக்கையின் மீது விவாதம் நடக்கும்போது அந்தக் கருத்துக்களைப் புலப்படுத்துகிறேன். இந்தத் துறை நிர்வகிக்கிற நிலையிலே இருக்கிற சில குறைபாடுகளையும் நாம் கவனிக்க வேண்டும். அந்தக் குறைபாடுகள் அல்லது அதிகமாக வரி விதிப்பைச் செய்யும்பொழுது எங்கு சென்று, யாரைச் சென்று பாதிக்கின்றது என்பதை மறந்துவிடுவதற்கு இல்லை. கொஞ்சம், ஒரு அணுவரி ஏறினால், ஒரு அணுவிற்குப் பதிலாக இரண்டு அணு பஸ்கட்டணத்தை ஏற்றக்கூடிய நிலையிலே பஸ் நடத்துகிறார்கள். கூடுதலான வரிவிதிப்பைத் தொடங்குவதிலே சர்க்காருக்கு ஒரு அணு லாபம் வருமானம், பொது மக்களுக்கு இரண்டு

18th March 1966] [திரு. சா. கணேசன்]

அணவுக்கு மேற்பட்ட அளவுக்கு நஷ்டம் வருகிற ஒரு நிலை ஏற்படுவதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. அதே காலத்தில் சில பெரிய வசதி, வாய்ப்பு உள்ள போக்குவரத்துக் கம்பெனிகள் தங்களுடைய பஸ்களை செம்மையாக, திறமையாக வைத்துக் கொள்ளுவதைக் காண்கிறோம். சிறு கம்பெனிகளில் பல தங்களுடைய பஸ்களை செவ்வையான நெறிப்படி, விதிப்படி கண்காணிக்க அல்லது செயல்படுத்த முடியாத காரணத்தினால், அந்த பஸ்களில் ஏராளமான வசதிக் குறைவு மட்டும் அல்ல, பாதி வழியிலேயே நின்றுவிடும், குறித்த இடத்திற்கு போய்ச் சேர முடியாது, நிச்சயமாக குறித்த நேரத்தில் போய்ச் சேர முடியாது என்ற ஒருவிதமான அவநம்பிக்கை ஏற்பட வழி செய்கிறது. இதற்கெல்லாம் நிர்வாகத்தைத்தான் குறை கூறவேண்டும். அவர்கள் தவறு செய்வார்களேயானால், தவறு செய்யக்கூடிய நிலை அல்லது வாய்ப்பு ஏற்படுமேயானால், அதைக் கண்காணிக்க வேண்டிய துறையினர் செம்மையாக கண்காணிக்காமல், ஏதோ கொஞ்சம் சலுகை அல்லது வேறு என்ன காரணங்களுக்காகவோ, ஏனோ தானே என்று இருந்து விடுகிற ஒரு மனநிலை காரணமாகத் தான் இத்தகைய குறைபாடுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதை நாம் மறக்க முடியாது.

அது போலவே, கார்களுக்கெல்லாம் டாக்சேஷன் முதலானவை போடுகிறபொழுது, பெரிய தாளில் எழுதிவிட்டு, நடுவிலே டிஸ்கை பிரிண்டு பண்ணியிருக்கிறோம். 100-க்கு 90 பேர்கள் டிஸ்கைத் தவிர பாக்கியையெல்லாம் கிழித்து எறிகின்ற நிர்ப்பந்தத்தில் இருக்கிறார்கள். ஒரு சிகரட் டின் கனம் அல்லது தின் கார்டு போட்டு அல்லது திங் பேப்பர், அது மாதிரி இருப்பதில் இரண்டு பக்கமும் பிரிண்டு பண்ணி, நன் பக்கம் கார் நம்பர் வகையறு, பின் பக்கம் காருக்கு உரியவருடைய பெயர் முதலிய விவரங்கள், முத்திரைகள், போலீஸ் கமிஷனர் அல்லது டிரான்ஸ்போர்டு அதாரிட்டி, மற்றவர்கள் போடுகிற முத்திரைகள் இவைகளெல்லாம் இருக்கலாம். இப்பொழுது டிஸ்கை வெட்டியெடுத்து, டிஸ்க் ஹோஸ்டரில் ஒட்டுகிற பொழுது மற்றதெல்லாம் போய்விடுகிறது. நம்முடைய 'ஸி' சர்ட்டிபிகேட்டைப் பார்த்துதான் இதற்கு வரி கொடுத்தவர் யார் என்று தெரிந்துகொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. பிற நாடுகளில் மிக அழகாக அச்சிட்டு வழங்குகிறார்கள். இதனால் சர்க்காருக்கு பிரமாதமான நஷ்டம் ஒன்றும் வந்துவிடாது. அதிகப் பட்சமாக கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால்கூட, ஒரு டிஸ்க் 3 நயா பைசே ஆகும், அதுவும் ஆயிரக் கணக்கில், பத்தாயிரக் கணக்கில் அச்சிடுவதால். ஆகவே, இதைக் கருத்திலே கொள்ள வேண்டும். பேபரை ஒட்டினால் கிழிந்துவிடுகிறது. டிஸ்க் போட்டுக் கொடுப்பது நன்மையாகவும், சுலபமாகவும் இருக்கும். பல வெளிநாட்டிலிருந்து வந்தவர்கள் வண்டிக்கும் வரி கட்டுபவர்கள் இருக்கிறார்கள். வெளிநாட்டு யாத்திரிகர்கள் கண்ணை உறுத்துகின்றது, இந்த தேசத்தில் இவ்வளவு அழகுக் குறைவாக இருப்பது வேறு கடுமையாக நான் சொல்லவில்லை, அழகுக்குறைவாக இருக்கிறது என்று மட்டும்தான் சொல்லு

[திரு. சா. கணேசன்] [18th March 1966]

கிறேன். சுத்தமாகச் சொன்னால், கண்ணுக்கு விரசமாக என்று கூடச் சொல்லவேண்டும். கண்ணாறு வி என்று சொல்லக் கூடிய முறையில் இருக்கிறது என்று கூடச் சொல்லலாம். அப்படியில்லாமல் நல்ல அழகாக இருக்கும்படிச் செய்வது நம்முடைய மாநிலத்திற்கும் நல்ல பெயர் கொடுக்கும், செலவு அரை நயா பைசா, ஒரு நயா பைசா கூட ஆகலாம். அது நம்மை பாதிக்கப்போவதில்லை. இதை மனத்திலே கொள்ள வேண்டும். இது மாதிரி பல்வேறு குறைகள் இருக்கின்றன. இந்தக் குறைகளையெல்லாம், அதாவது, அவ்வளவையும் நிவர்த்தி செய்து விடுவது என்பது எப்பொழுதும் முடியாது. குறை வந்து கொண்டே இருக்கும். வர வர திருத்திக்கொண்டே இருக்க வேண்டும். திருத்தித் திருத்த குறை வரும். குறை வர வர திருத்த வேண்டும். இது இயற்கையின் நீதி. காலப்போக்கில் நம் முடைய தேவைகளை, இருக்கிற வசதிகளை எவ்வளவோ பெருக்கிக் கொண்டாலும், அது போதவில்லை என்ற எண்ணப்பாடு இருப்பதினால், எப்பொழுதும் குறைகள், தேவைகள் இருந்துகொண்டே, வளர்ந்துகொண்டே வரும். தேவைகள் வளர வளர அவற்றை நிறைவு செய்யவேண்டும். குறைகள் வளர வளர அவற்றைக் குறைவு செய்யவேண்டும். இந்த நிலையிலே ஆட்சி செயல்பட வேண்டும் என்று கூறி, இந்தத் துறையிலே ஏற்பட்டிருக்கிற லாப நஷ்டத்தைக் கணிப்பதற்கு செம்மையான ஒரு வழிமுறையைக் கண்டு, இன்னென்ன செய்யவேண்டும், இன்னென்ன குறைகள், அந்தக் குறைகளை இன்னென்ன நெறியிலே, முறையிலே தவிர்க்க வேண்டும் என்றெல்லாம் வழிவகை செய்ய, இதற்குத் தக்க ஒரு குழு, பிரமாதமான செலவு இல்லாமல், மேற்பார்வையாகப் பார்த்து இருக்கிற கஷ்டங்கள், நஷ்டங்கள் தேவைகள் இவற்றைக் குறிப்பிட்டு, நல்ல ஆலோசனை சொல்லக்கூடிய ஒரு நிலையிலே, அமைத்து இரண்டு நாட்கள், 10 நாட்கள் இது பற்றி பரிசீலித்து நடைமுறைகளை கணிக்கவேண்டும்.

அதோடு, சர்க்கார் பஸ் பற்றி பின்னால் சொல்லுகிறேன். சர்க்கார் பஸ் நிறுவனத்தில் சில குறைகள் இருப்பதினாலே தனியார் பஸ்களிலும் அந்தக் குறைகள் இருக்கின்றன. எங்கு பார்த்தாலும், நடு ரோடிலே நிறுத்துவது என்பது சர்வ சாதாரணமாக ஆகிவிட்டது சர்க்கார் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையிலும் என்பதை நகரில் செல்லுகின்ற நாம் எல்லோரும் அறிவோம். பெரும்பாலும் ரோடு ஓரத்தில் நிறுத்துவதே இல்லை. இது மற்றவர்களுக்கு ஒரு படிப்பினையாக ஆகிவிட்டது. ஐயாவே செய்கிறார், அயலார் செய்தால் என்ன கேள்வி என்ற நிலை இருக்கிறது. பெரியவர்கள் செய்வதை பின்பற்றுவது மரபு. சர்க்கார் துறையிலேயே இப்படி செய்கிறார்கள் என்று கருதுகிற மற்றவர்களுக்கு ஒரு ஹத்து இல்லாமல் போய்விடுகிறது. இப்படித்தான் செய்யவேண்டுமா என்று கூட எண்ணும்படியான உள்ளத் துடிப்பு ஏற்பட்டுவிடுகிறது, பெரும்பாலும் பார்க்கலாம். பல இடங்களில் பெரிய டிரங்கு ரோடுகளில் கூட நடு ரோடில் காளை நிறுத்தி விட்டு, ஆளை இறக்கிவிட்டு, காப்பி சாப்பிட போய்விடுவார்கள். இதனால் பெரிய கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. முன்பு ரோடுகளில்

18th March 1966] [திரு. சா. கணேசன்]

கொஞ்சம் மார்க்காவது இருந்தது. அந்த மார்க்கு கூட இப்பொழுது அழிந்து போய்விட்டது. தேவையில்லை என்று விட்டு விட்டார்களோ என்னவோ தெரியாது. பழைய காலத்தில் 'ஃபுட் பாத்துக்கு' ஒரு அடிக்கு அப்பால் நிறுத்தினால் அபராதம் விதிக்கப்படும். அது மாதிரி கொஞ்சம் கடுமையாக இதை கண்காணிக்கவேண்டும். அதற்காக அவர்களைக் கொடுமைப்படுத்த வேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. அந்த வகையான விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது செயல் முறையில் மிகக் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அப்படிச் செய்தால் ஏராளமான ஆக்சிடெண்டுகள் தடுக்கப்படும், காலதாமதம் தடுக்கப்படும். சர்க்கார் போக்கு வரத்துக்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் இருக்கும். அதன் மூலமாகவும் இத்தகைய இடைபூறுகள் சில நிற்கும். இவற்றையெல்லாம் மனத்திலே கொண்டு செயல்பட வேண்டும் என்று கேட்டு, அமைகின்றேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையானது பல வகையிலே மிகவும் முக்கியமான ஒன்றாகும். நம்முடைய ராஜ்யத்தினுடைய போக்கு வரத்துத் தேவைகளை கவனிக்கக்கூடிய ஒரு துறை, அரசாங்கத்திற்கும் கணிசமாக வருவாயை தேடிக்கொடுக்கக்கூடிய ஒரு துறை. ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 14 கோடி அளவுக்கு வண்டிகளின் மீது விதிக்கக்கூடிய வரிகள் மூலமாக அரசாங்கத்திற்கு வருவாய் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது மிகவும் சிறப்பாகவும், பெருமைப்படக் கூடிய முறையிலும் நடைபெறுகிறது என்று சில அங்கத்தினர்கள் பாராட்டிவிட்டார்கள். ஆனால், நம்முடைய நாட்டில் ஏற்பட்டுள்ள தேவையோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்து, போதுமான அளவுக்கு இருக்கிறதா என்று பார்த்துத்தான் நாம் திருப்தி அடையவேண்டும். இன்னும் நாம் திருப்தி அடையக்கூடிய நிலைக்கு போவதற்கு எவ்வளவு காலம் ஆகுமோ என்றுதான் நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. அதுவும் கிராமப்புறங்களில் உள்ள தேவை பூராவையும் நிறைவேற்றக்கூடிய நிலை இல்லாமல் இருப்பதைப் பார்க்கிறபொழுது நாம் அஞ்ச நேரிடுகிறது. இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை இன்னும் நிறமையாக நடத்துவதற்கு யோசனைகளை நாம் கூறுவதற்கு இந்தத் துறை இந்தச் சபை அங்கத்தினர்களுக்கு உதவி செய்வதில்லை. இந்தத் துறையைப் பற்றி தகவல்கள் தெரிந்துகொள்வதுகூட மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய பிரசங்கத்திற்குப் பதிலாக சபை முன்பு வைத்திருக்கக்கூடிய அறிக்கையில் வேண்டுமானால் ஏதோ சொற்ப தகவல்கள் இருக்கின்றன. இந்தத் துறை தன்னுடைய ஆண்டு அறிக்கையை வெளியிடுவதே இல்லை, நிறுத்தி விட்டதோ என்னவோ என்று எனக்கு சந்தேகமாக இருக்கிறது. 1963-ம் வருஷத்திய அறிக்கையை 1965-ல் வெளியிட்டிருக்கிறார்கள், இரண்டு வருஷம் கழித்து. அதற்குப் பிறகு எந்த ஆண்டு அறிக்கையையும் வெளியிடவில்லை. ஆண்டு அறிக்கை வெளியிடுவதன் மூலம் பல முக்கிய தகவல்களைப் பெற்றுக் கொள்ளுவதற்கும், ஆலோசனை கூறுவதற்கும் உபயோகமாக

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

[18th March 1966]

இருக்கும். இந்தத் துறை தகவல்களையெல்லாம் அவ்வப்பொழுது சேகரித்து வைத்திருக்கக்கூடிய ஒரு துறையாகும். காலம் கழித்து விவரங்கள் சேகரிக்கக்கூடிய ஒரு துறை அல்ல இது. ரெவின்யூ டிபார்ட்மெண்ட் வேண்டுமானால் இரண்டு வருஷம் விவரங்கள் தயாரிக்கலாம் என்று இருக்கலாம். ஆனால், இந்தத் துறை அப்படியில்லை. அவ்வப்பொழுது விவரங்களைச் சேகரித்து ஆண்டு அறிக்கையை வெளியிடவேண்டும், இந்த சபைக்கு கொடுக்க வேண்டும், சபை அங்கத்தினர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும். ஏன் அப்படிக் கொடுப்பதில்லை என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன். ஆகையினால் தகவல்கள் பல போதவில்லை. இது பஸ் போக்குவரத்திற்கு பர்மிட் கொடுக்கும் துறை மட்டுமல்ல, மற்ற ராச்சியத்தில் மோட்டார்கள் டிஸ்ட்ரிப்யூஷன், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், முதலிய எல்லா விவரங்களும் சேர்ந்துதான் விவாதிக்க வேண்டியிருக்கிறது. எல்லாவற்றிலும் கஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறதா?

இந்தத் தொழில் மிக லாபகரமான தொழில். இந்தத் தொழில் அதிக முதல் இல்லாமல், குறைவான முதலிலே, கடன் வாங்கி இரண்டு அல்லது நான்கு பஸ்கள் வாங்கி, அவ்வப்பொழுது, சம்பாதித்து, வரியையும் கட்டி, கடனுக்கும் கட்டி, நல்ல வாழ்க்கை நடத்தலாம். இந்தத் தொழிலில் உற்பத்தியான சரக்கு தேங்கி விடும் என்கிற கவலை இல்லை. வண்டிகளில் எல்லாம் நல்ல வருமானம் வருகிறது. சாதாரணமாக தனியார் வண்டிக்கு, கிட்டத் தட்ட வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 500, ரூ. 600, ரூ. 700 கூட வசூலாகும் அளவுக்கு வருமானம் இருக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள். ஒவ்வொரு நாளும் ஓட்டக் கூடிய தூரத்தையும் 200 மைலுக்கு அதிகப் படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஒவ்வொரு வண்டியிலும் 65 பேர்கள், ட்ரைவர் கண்டக்டர் அன்னியில், பிரயாணம் செய்யலாம். ட்ரைவர் கண்டக்டர் இருவரும் சேர்ந்து 67 பேர்கள் ஆகிறது. இடையில் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் என்று ஒருவன் வருவான் அவனையும் ஏற்றிக் கொள்ளலாம், இப்படி அதிகப் பேர்கள் பிரயாணம் செய்து லாபம் கிடைக்கக்கூடிய துறை இது. இவைகளையெல்லாம் சரியாகப் பார்த்து வருவாயைக் கருக்காக வசூல் செய்யவேண்டும் என்று கவலையோடு பணிபுரிந்தால், மூன்று நான்கு கோடி அதிகமாக வரும். வருமான வரியும் அதிகமாகக் கிடைக்கும். இதெல்லாம் என்னுடைய உத்தேச மதிப்பீடுதான். ஆராய்ச்சி பண்ணவில்லை. நாட்டில் நடக்கும் நடப்புக்களைப் பார்த்து ஓடும் பஸ்கள் பொறுத்தவரை மட்டும் சொல்லுகிறேன். ஆகவே, இதைக் கருக்காக வசூல் செய்து, கணக்குகள் வைத்திருக்கிறார்களா என்று பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தத் துறையின் அமைச்சருக்கு நான் சொல்லுகிறேன் என்கிற காரணத்தால், சொன்னவுடனேயே மறுத்துவிடலாம், அதைப்பற்றி யோசிக்கக்கூட வேண்டாம் என்கிற அபிப்பிராயம் இருக்கலாம். அப்படிப்பட்ட யோசனை கூட ஏற்படும். எவ்வளவோ யோசனைகள் கொடுத்தாகி விட்டது. பர்மிட் ஒன்று இஷ்யூ பண்ணி ஆறுமாதத்திற்கு ஒரு முறை

18th March 1966] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

ப்ரொட்டியூஸ் பண்ணி சர்ட்டிபிகேட் கொடுக்க வேண்டும் என்று ரெஸ்ட்ரிக்ட்டென் வைக்கவேண்டும் என்று சொல்வது கூட நல்ல யோசனை என்று சொல்லக் கூடிய, பாவம் அவர்களுக்கு செறிந்த மனது கிடையாது. அது போகட்டும்.

நண்பர் திரு. கமலநாதன் ஒரு சம்பவத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். சில ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுகளிலே டிக்கட்டுகளை திருப்பி வாங்குகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அவர் டிக்கட்டை வாங்குவதாக மட்டும் தகவல் சொன்னார்கள். எனக்கு நேரிடை அனுபவமே இருக்கிறது. சேலம் ஜில்லாவில் என்.எஸ். பஸ்ஸிலே—என்னுடைய தொகுதி திருச்சியிலே, குடும்பம் சேலத்திலே; ஆகவே சேலத்திற்கும், திருச்சிக்கும் நானே பிரயாணம் பண்ணுகிறவன்—ஒரு தரம் சேலத்திலிருந்து திருச்சி வந்தவுடன், கண்டக்டர் டிக்கட் வேண்டும் என்று கேட்டார் 'எதற்கப்பா திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டும்' என்று கேட்டேன். 'கொடுக்கவில்லை என்றால் என் வேலை போய்விடும், ஐயா' என்றார். நான் 'சரி கொடுக்கிறேன். ஆனால், இன்ன நெம்பர் டிக்கட் பெற்றுக் கொண்டேன் என்று எனக்கு ரசீது கொடு' என்றேன். அவர், 'ஐயையோ, இது என்னுடைய தொந்தரவு, நான் ஒரு தொழிலாழி; நீங்க யாருங்க? என்று கேட்டார். நான் சொன்னேன். அப்பொழுதுதான் அவர் நான் யார் என்று புரிந்து கொண்டார். 'என்ன பண்ணினாலும் சரி, நான் டிக்கட்டைக் கொடுக்கப் போவதில்லை. உனக்கு வேலை போச்சு என்றால், அதற்கு நான் பார்த்துக் கொள்ளுகிறேன்' என்று சொல்லி திருப்பிக் கொடுக்க போவது இல்லை என்று சொல்லிவிட்டேன். இப்படித் தொடர்ச்சியாக இரண்டு மூன்று தடவை நடந்தது. இந்த மூன்று டிக்கட்டுகளையும் சேர்த்து, தபாலில் அனுப்பினால் கூட, போய்ச் சேருமோ சேராது என்று, நேரிலேயே கொண்டுவந்து கொடுத்தேன். இவ்வளவு அக்கறையோடு திருப்பிப் பெற்றுக் கொள்ளுகிறார்களே அதுபற்றி கணக்கில் வைத்திருக்கிறார்களா என்று பரிசீலனை செய்து பார்க்க வேண்டும். நான் அந்த டிக்கட்டுகளை ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடம் நேரிடையாகக் கொடுத்தேன். அவரும், என்களோஷர் உள்படப் பெற்றுக் கொண்டேன் என்று அக்னௌலென்ஸென்ஸ் கொடுத்தார். அதை வேண்டுமானால் சபையில் வைக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். ஆனால் அவை இப்பொழுது என்னிடம் இல்லை. சென்னையில்தான் என் லைபரரி இருக்கிறது. வேண்டுமானால் கொடுக்கிறேன். இது நடந்து 8, 9 மாதங்கள் ஆகிவிட்டன. என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்று ஒன்றும் தெரியாது. அதைப் பற்றித் தகவல் இல்லை. விசாரணையில் இருக்கிறதா என்று தெரியவில்லை. அவர்கள் ரொம்பக் கட்டணத்தை குறைத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். குறைப்பவர்களைக் கூட நிர்ப்பந்தப்படுத்தி உயர்த்தச் சொல்லுகிறது அரசாங்கம் என்று சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். உண்மையிலேயே, அவர்கள் கட்டணத்தை குறைக்கும் அளவுக்கு இருக்கும் ஆபரேட்டர்களாக இருந்தால் குறைக்கட்டும். ஆனால், மற்றவர்கள் கண்ணைக் கெடுக்க வேண்டும் என்று பொய்க் கணக்கை வைத்துக்கொண்டு, லாபத்தை மறைத்து, இந்த ராச்சி

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [18th March 1966]

யத்திலே சின்ன ஆபரேடர்களை ஒழிக்க வேண்டும் என்று ஜனங்களுக்கும் அரசாங்கத்தையும் ஏமாற்றுகிறார்கள் என்றால் அப்படிப்பட்டவர்களுடைய செயல்களை அரசாங்கம் அனுமதிக்கக் கூடாது. பிரஸ்தாபத்தில் இருப்பவர், அவர் ஒருவர்தான் இந்த மாநிலத்திலேயே அப்படிச் சொல்வார் என்று நினைக்கிறேன். இந்த ஆர்.டி.டி. கம்பெனியார், 7, 8 கம்பெனியாக வைத்து, லிப்ஸிட் ஓனர் என்று இல்லாமல், மீடியம் ஆபரேடர் என்று தன்னை மாற்றிக் கொண்டு எவ்வளவு லாபம் கிடைத்தாலும் அதை மறைத்து, இருக்கக் கூடிய சிறிய ஆபரேடர்களை ஒழிக்கத் திட்டம்போட்டு வேலைசெய்கிறார்கள் என்றால், அவர்களுடைய தில்லுமுல்லுகளைப் புரிந்து கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். அவர்களிடம் அனுதாபம் காட்டுவது சரியாகாது.

அதே போல் பஸ்-ஆட்டுகளை விற்பனைசெய்வது பற்றி, பல கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இன்றைக்கு மதிப் பிற்குரிய திரு. சா. கணேசன் அவர்கள் இன்றைக்குத்தான் ஒத்துக் கொள்ளும்படியானதாகப் பேசினார்கள். இன்றைக்குமே எங்கள் இரண்டு பேருக்கும் கருத்து முரண்பாடுதான். ஆனால், அவர் இன்றைக்குச் சொன்னதை அமைச்சரும், அரசாங்கமும் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அவர்கள், பஸ் பர்மிட்டிலே வியாபாரம் செய்ய முடியாமல், பஸ் கம்பெனியையே விற்பது தவிர்க்கப்பட வேண்டும் என்றார்கள். ரொம்ப சந்தோஷம், அதை வரவேற்கிறேன். ஆனால், இதெல்லாம் தனியார் துறைக்குக் கொடுப்பதால் வந்த விளை என்பதைத் தெரிவிக்கிறேன். ஆனாலும், அரசாங்கமே இதில் தலையிடவேண்டும்; பஸ் பர்மிட்டில் ட்ரேடிங் நடக்கிறது. பர்மிட் கொடுக்க வேண்டும், கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி, இப்படி ட்ரேடிங் நடக்கிறது. இப்படி நடப்பதை அரசாங்கம் தடுக்க வேண்டும்.

ஒரு அமைச்சர் சம்பந்தப்பட்ட கம்பெனி ஒன்று விற்கப் பட்டிருக்கிறது இந்த வகை யாக; ப்ரூவ் பண்ணத் தயாரா என்றால், ப்ரூவ் பண்ணவும் தயாராக இருக்கிறேன். உண்மையில்லாததை நான் பேசுவது கிடையாது. ப்ரூவ் பண்ண வேண்டும் என்று சவால் விட்டால் ஏற்கத் தயாராக இருக்கிறேன். அமைச்சருடைய குடும்ப பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் விற்கப்பட்டிருக்கிறது. இது அமைச்சராக இருக்கும் போது நடந்திருக்கிறது, இந்த அமைச்சரவையில் இருப்பவர், போன அமைச்சரவையில் இல்லை; அவர் விற்பது எவ்வளவுக்கு? எவ்வளவு ஓபன், எவ்வளவு 'அண்டர் தி டேபின்'? அதற்கு ப்ளாக் என்று பெயரில்லை; அண்டர் தி டேபின் எவ்வளவு? ஓவர் தி டேபின் எவ்வளவு? இதையெல்லாம் ப்ரூவ் பண்ணவும் தயார். வாங்கின ஆள் யார் என்றும் தெரியும். அமைச்சர் அதை விசாரிக்கத் தயாரா? மற்ற ஆபரேட்டர்கள் வைண்டப் செய்து விற்கிறது என்றால் அது வேறு விஷயம். அவர்களும் கம்பெனியை வைண்டப் பண்ணி விற்பது பற்றி ஆட்சேபனை இல்லை. அமைச்சரான பிறகு, பஸ் ஒட்டுவது கேவலம் என்று கம்பெனியை வைண்டப் பண்ணி விடுவது என்றால், ரொம்ப சந்தோஷம். அது பெருமைக்குரிய விஷயம்.

18th March 1966] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

அப்பொழுது எப்படி விற்கவேண்டுமோ, அரசாங்கத்திடம் சரண்டர் செய்தால் என்ன? அமைச்சர் மற்றவர்களுக்கு உதாரணமாக இருக்க வேண்டாமா? மற்ற ஆபரேடர்களுக்கு உதாரணமாக இருக்க வேண்டாமா அமைச்சர்? அமைச்சரவையில் இருப்பவரே இந்தக் காரியத்தில் இறங்கிவிட்டு, மற்ற ஆபரேட்டர்களுக்குச் சொன்னால், அதை யார் கவனிப்பார்கள்? காவேரிக்கரையில் இருப்பவர் உபதேசம் செய்ததுபோலத்தான்; அதை மக்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்களா? அப்பொழுது அரசாங்கத்தின் கொள்கைக்கு என்ன மரியாதை இருக்கும் என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். இதற்கு மேற்கொண்டு, அமைச்சர் விரும்பினால், நிரூபிக்கத்தயாராக இருக்கிறேன். எனக்கு ஒன்றும் அக்கரை இல்லை. எனக்குப் பொது மேடை இருக்கிறது, கட்சிக் கூட்டம் இருக்கிறது. ஆனால், அமைச்சர் இதைச் சரிப்படுத்த விரும்பினால், நான் அதற்கு உதவி செய்யத் தயார். நான் என்ன சொல்லுகிறேன் என்பது அமைச்சருக்குத் தெரியாமல் இருக்காது. தெரிந்தும் சொல்லாமல் இருக்கலாம். நான் சொல்வது அமைச்சர் இதிலெல்லாம் உதாரணமாக இருக்க வேண்டும். 'அதைவிட்டு, நாம் ஜனநாயகம் பேசி என்ன பிரயோஜனம்? நேற்றுப் பேப்பரிலே பார்த்தேன், காங்கிரஸ் அக்கிராசனர் ரொல்லியிருக்கிறார். இப்படி, அராஜகம் நடந்தால், ராணுவ ஆட்சி வந்துவிடுமோ என்று பயப்படுகிறேன் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ரயில்களை எரிப்பது தவறு; போலீஸ் ஸ்டேஷனுக்குத் தீவைப்பது தவறு. இது, அராஜகம், புரட்சி அல்ல. இப்படிப்பட்ட அராஜகத்தினால் ஆட்சியை மாற்ற முடியாது. கலகம் செய்யலாம்; ஆனால் கலகமெல்லாம் புரட்சி அல்ல. ஆனால், அதைவிட ஆபத்தான அராஜகம் இது. சட்டங்களை மீறுவதும், கொள்கைகளை மீறுவதும் அதைவிட அராஜகம். இந்த அராஜகத்திற்கு எங்கே போய்ப் பரிகாரம் செய்வது? இப்படி அராஜகம் செய்யலாமா? இந்த அராஜகத்திற்கு அமைச்சரவை வழிகாட்டியாக இருக்கலாமா என்று நான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

இந்த பஸ் ஆபரேட்டர்களிடம் போய் எதற்காக இவ்வளவு அனுதாபம்? சுதந்திரத்திற்காக நாம் வெள்ளையர்களை எதிர்த்துப் போராடிய காலத்தில், பஸ் ஆபரேட்டர்களை நம்பியா போராடினோம்? மில் முதலாளிகளை நம்பியா போராடினோம்? அவர்களெல்லாம் பெரும்பாலும் வெள்ளைக்காரர்களுக்குத் துணையாக இருந்தவர்கள். அதே போல், இன்றைக்கு ஒரு புதிய சமுதாயத்தை அமைப்பதற்கென்று ஒரு இயக்கம் என்று இருக்குமானால், அதற்கு பஸ் ஆபரேடர்களை நம்பி, அவர்களுடைய பலத்தை நம்பி இருக்க முடியுமா? ஒரு அரசியல் கட்சியினுடைய இயக்கம் அவர்களை நம்பி இருக்குமானால், அரசியல் கட்சியினுடைய லட்சியத்திற்கே கோளாறு விளைவிக்கக்கூடியதாகத்தானே அது இருக்கும்? ஆகையால், பஸ் ஆபரேட்டர்களைப் பொறுத்த வரையில், அவர்களைப் பஸ் ஆபரேட்டர்களாகமட்டும் கருத வேண்டுமேயொழிய, அவர்களை அரசியல்வாதிகளாகக் கருதக் கூடாது. அவர்களுக்குப் பணிந்துபோய் நிர்வாகம் நடக்கலாமா?

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [18th March 1966]

இப்பொழுது நடக்கிற நிர்வாகத்தை எடுத்துப் பார்த்தால், சில ஆபரேட்டர்களுக்காக நடக்கக்கூடிய நிர்வாகமா அல்லது அரசாங்கத்திற்காக நடக்கக்கூடிய நிர்வாகமா என்று சந்தேகமாக இருக்கிறது.

எவ்வளவு அடிஷனல் ரூட் போட்டார்கள்? பழைய ரூட்களில் அதிக பஸ்கள் எத்தனை விட்டார்கள்? புதிய பஸ் பாதைகள் திறக்கப்படவேண்டும். ஏற்கனவே இருக்கக்கூடிய பாதைகளில் அதிக பஸ்கள் விடப்படவேண்டும். இந்த இரண்டும் அவசியம். இந்த இரண்டையும் செய்தால், குறைந்தபட்சம் 500 பஸ்களாவது இந்த ஐந்தாறு வருஷங்களுக்குப் போடவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஆனால், எவ்வளவு போட்டிருக்கிறார்கள்? கிராம மக்கள் பஸ் போதவில்லை என்று எவ்வளவு கவலைப்படுகிறார்கள்? எவ்வளவு தேவை இருக்கிறது? மூன்று மைல், நான்கு மைல் கிராமத்தைவிட்டு ரோடிலே வந்து, மணிக்கணக்காகக் காத்துக் கொண்டிருந்தாலும், பஸ்காரர்கள் கையை ஆட்டிவிட்டுப் போய் விடுகிறார்களே! அம்மாதிரி எத்தனை இடங்களில் நடக்கின்றது என்று நான் குறிப்பிட முடியும். முன்னேற்றம் அடைந்த ஜில்லா விலேயே இப்படிப்பட்ட நிலை என்றால், பின் தங்கிய இராமநாதபுரம் போன்ற ஜில்லாக்களில் நிலைமை எப்படி இருக்கும் என்பதை யோசிக்கவேண்டும். திருச்சி ஜில்லாவிலும், சேலம் ஜில்லாவிலும், இம்மாதிரி நிலைமை இருக்கிறது என்பதை நான் அனுபவத்தில் பார்த்துச் சொல்லுகிறேன். அப்படி இருக்கும் போது, கிராமப் புறங்களில் பஸ் போக்குவரத்து நிலைமை எப்பொழுது அபிவிருத்தி அடையும் என்று சொல்ல முடியவில்லை.

நகரத்தின் நிலைமை தான் என்ன? திருச்சி நகரம், சேலம் நகரம், கோயம்புத்தூர் நகரம், மதுரை நகரம் ஆகிய நான்கு நகரங்களின் பஸ் போக்குவரத்து நிலைமை எப்படி இருக்கிறது? அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து இருக்கும் சென்னை நகரத்தில் எல்லோரும் குறை சொல்வார்கள். ஆனால், இந்த நான்கு நகரங்களைக் குறித்து யாரும் குறை சொல்வதென்றால் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இந்த நகரங்களில் என்ன நிலைமை? எவ்வளவு நேரம் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது? எவ்வளவு நீண்ட க்யூ நிற்க வேண்டியிருக்கிறது? நெருக்கடிக்குக் காரணம் என்ன? எல்லாமே சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பினால் நேர்ந்து விட்டதா? சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு எதைக் கட்டுப்படுத்துகிறது? அந்தச் சமாதானம் இப்பொழுது சொல்ல முடியாது. அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து இருக்கக்கூடிய பாதையைத்தான் கட்டுப்படுத்தும் என்று சொல்லாமே தவிர, புதிய பாதை திறக்க முடியாது, ஏற்கனவே இருக்கும் பாதையில் அதிக பஸ் போடக்கூடாது என்று எங்கே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது? கடந்த இரண்டு, மூன்று வருஷ காலத்தைப் பார்த்தோமானால், புதிய பாதைகள் திறப்பதும், அதிக பஸ்கள் விடுவதும் ரொம்பக் குறைவாக இருந்திருக்கிறது. அதிலே முன்னேற்றமே கிடையாது. இதைப் பார்த்து எப்படி நாம் பாராட்டுவது? ஜனங்கள் எவ்வளவு திருப்தி அடைந்திருக்

18th March 1966] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

கிருடர்கள்? கட்டணம் ஓரளவு உயர்ந்திருக்கிறது. எவ்வளவு கட்டணம் இருந்தாலும் ஜனங்கள் பிரயாணம் செய்ய அவசியம் இருக்கிறது. ரயில் போக்குவரத்துக்கும், பஸ் போக்குவரத்துக்கும் கூட நம்முடைய ராஜ்யத்தில் போட்டி இருப்பதாக நான் நினைக்கவில்லை. நீண்ட தூர ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் இவ்வளவு ஆரம்பித்தம்கூட, ரயிலோடு போட்டி இல்லை. பஸ் போக்குவரத்தினால் ரயில் போக்குவரத்து ஒன்றும் பாதிக்கப்படவில்லை. காரணம், ரயிலில் போகிறவர்கள் ரயிலில் போகிறார்கள். பஸ்ஸில் போகிறவர்கள் பஸ்ஸில் போகிறார்கள். இந்த பஸ்கள் விடுவதனால் ரயில்வேக்கு வருமானம் குறைந்து விட்டது என்று சொல்ல முடியாது. ரயில்வேக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறதென்றால், அது வேறு நிர்வாகக் காரணமாக இருக்கலாம். பஸ் போக்குவரத்து அதற்குக் காரணம் அல்ல. இன்னும் பஸ் போக்குவரத்துக்குத் தேவை இருக்கிறது. அப்படியிருக்கும்போது, புதிய பாதைகள் திறப்பதில், கிராமப் புறத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும் நகரப் புறத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும், அந்த இழைக்கப்பட்டிருக்கிறது. காரணம் என்ன? என் போன்றவர்கள் பல ரூட்களைக் குறிப்பிட்டுப் பல கடிதங்கள் எழுதியிருக்கிறோம். வேண்டுமானால், அந்த லைலைக் கொடுக்கிறேன். எழுதின கடிதங்களை அதிகாரிகளுக்குத்தான் எழுதியிருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் “என்னிடம் கொடுத்திருக்கலாமே” என்று சொல்லக்கூடும். அப்படிக் கொடுத்தால்தான் ஏதாவது நடக்குமோ என்னவோ அது தெரியாது. சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கெல்லாம் எழுதியிருக்கிறேன். டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் தீர்மானங்களும் இருக்கின்றன. எத்தனை ரூட்கள் திறக்கப்பட்டன? திறக்கப்படவில்லை யென்றால், என் திறக்கவில்லை? ஐந்து வருஷங்களாகத் திறக்கப்படாத ரூட்களுக்கெல்லாம் யோசனைகள் இருக்கின்றன. இதெல்லாம் லாபம் இல்லை என்று யாரும் சொல்ல முடியாது. ஏன்? சில கனம் அங்கத்தினர்கள் சொன்னபடி, ஏற்கனவே, பஸ் பரமிட் வாங்கிவிட்டவர்கள் புதிதாக அந்தப் பாதையிலே அதிக பஸ் வருமானால் அது தங்களுக்கு ஆபத்தாக இருக்கும் என்ற காரணத்தினால் அவர்கள் எதிர்க்கிறார்கள். தங்களுடைய ரூட்டுக்கு அருகில் புது ரூட் திறப்பது என்றாலே அவர்கள் எதிர்க்கிறார்கள். அரசாங்க பஸ் ரூட் அல்லது வேறு ஆபரேட்டர் வந்தாலும்கூட எதிர்க்கிறார்கள். தங்களுக்கே கிடைப்பதற்கு சான்ஸ் இருக்குமென்றால் அப்பொழுது பேசாமல் இருப்பார்கள். இப்படி பஸ் ஆபரேட்டர்களுடைய சாம்ராஜ்யம் ஏற்பட்டுவிட்டது. அப்படியாவது எல்லா ஆபரேட்டர்களுக்கும் சம சந்தர்ப்பம் இருக்கிறதா? ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் எடுத்துக்கொண்டால் இரண்டு பேர், மூன்று பேர், இந்த பஸ் ஆபரேட்டர்கள் இருந்துகொண்டு, அவர்கள் சர்வாதிகாரிகளாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் வைத்தபடி தான் நடக்கிறது. அதற்கு என்ன என்ன சதி செய்ய முடியுமோ அதைச் செய்து, புதிய பஸ் ரூட்களோ, புதிய பஸ்களோ வராமல் செய்து விடுகிறார்கள். இதற்கு எவ்வளவு சான்றுகள் வேண்டுமானாலும் சொல்லலாம். அதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் விவாதிக்கத் தயாராய் இருக்கிறாரா? அட்டைசரி கமிட்டி. அரை

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [18th March 1966]

மணி நேரம் கூடும். அங்கேயும் இதைப்பற்றிப் பேச முடிவது இல்லை. அட்வைசரி கமிட்டியிலே, “மதுரை நகரத்தில் ஏன் இப்படி ஒரே மொழிபலி இருக்கவேண்டும்?” என்று ஏழு வருஷங்களாகக் கேட்கிறேன். என்னுடைய துரதிருஷ்டம்—ஏழு வருஷங்களாக நானும் அங்கே மெம்பராக இருக்கிறேன். ஏழு வருஷங்களில் பல விஷயங்களை எடுத்துப் பேசியிருக்கிறேன். சில வருஷங்களுக்கு முன்பு, ஒரு ஸ்பெஷல் ஆபீசரை நியமித்து, மதுரை நகரத்தின் போக்குவரத்துத் தேவையைப் பரிசீலிப்பதற்காக அனுப்பிவைக்கப்பட்டார்கள். அவர் சில சிபார்சுகளைச் செய்தார். அந்த சிபார்சுகள் எங்கே போய்விட்டன? அவை அமலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டனவா? மதுரையில் கடந்த பத்து வருஷங்களில் எத்தனை அதிக பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன? புதிய பாதைகள் எத்தனை திறக்கப்பட்டிருக்கின்றன? ஏற்கனவே இருக்கும் பாதைகளில் அதிக பஸ்கள் விட அனுமதி கொடுத்தது எத்தனை? இதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும் போது விளக்கவேண்டும். இந்த வளர்ந்து வரக்கூடிய நகரத்தின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய என்ன என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்ற விவரத்தைக் கொடுப்பார்களானால் நான் அதை யோசனை செய்யத் தயாராயிருக்கிறேன்.

சில ஆபரேட்டர்கள் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால் அவர்கள் தங்களுக்கு இருக்கக்கூடிய வசதிகளையெல்லாம் பயன்படுத்திக் கொண்டு என்ன என்ன செய்கிறார்கள்? ஃபீஸ்ட் ஒனர்ஸாக இருக்கக்கூடியவர்கள் நிறைய ஸ்பேர் பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்ஸைப் பற்றியும் நாம் யோசிக்க வேண்டும். ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியிலே யோசித்து, ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்குப் பர்மிட் கொடுப்பதையும் கூட ரெகுலேட் பண்ணவேண்டும்; ஒரு ஆபரேட்டர் எத்தனை ஸ்பேர் பஸ் வைத்திருக்கவேண்டும் என்பதை நிச்சயிக்க வேண்டும். பத்து ரூட்கள் வைத்திருக்கக் கூடிய ஒரு ஆபரேட்டர், தனக்கு இருக்கக்கூடிய இம்போர்ட், எக்ஸ்போர்ட் வசதியை வைத்துக்கொண்டு இன்னும் சாலிஸ் முதலியவற்றை இம்போர்ட் செய்யும் வசதியை வைத்துக்கொண்டு, பத்து ஸ்பேர் பஸ் கூட வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று செய்யலாமா? ஸ்பேர் பஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு, டிரிஸ்ட் ட்ராபிக்குக்குப் பயன்படுத்த வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. இன்னும், திருவிழாக் காலங்களிலும், பிச்-அவர் ட்ராபிக்கின்போதும், அவற்றை உபயோகப்படுத்த வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. எதோ ஒன்றிரண்டு டெம்பரரி பர்மிட் வாங்கிக்கொண்டுவிட்டு, மற்றவற்றையெல்லாம் ஸ்பேர் பஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு கணக்கிலே காட்டாமல் இருந்துவிடுகிறார்கள். ட்ராபிக் சர்வே எடுக்கப்போனால், ட்ராபிக் குறைவாக இருக்கிறது. போக்குவரத்து கட்டாது, புதிய ரூட் வேண்டியதில்லை, அதிக பஸ் வேண்டியதில்லை என்ற முடிவுக்கு வந்துவிடக் கூடிய அளவிற்கு நந்தி மாதிரி உட்கார்ந்திருக்கிறார்கள். இப்படிப் பஸ் ரூட்காரில் நடக்கிறது. இதையெல்லாம் நிவர்த்தி பண்ணாமல் என்ன திறமையாக நடத்துவதாகச் சொல்ல முடியும்? ஆந்திர ராஜ்யத்தோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், அங்கிருப்பதைவிட இங்கு ரோடு நன்றாக

18th March 1966] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

இருக்கிறது என்று திருப்திப்பட்டுக்கொள்ளலாம். வண்டிகள் அங்கிருப்பதைவிட இங்கு நன்றாக இருக்கின்றன என்று கூடச் சொல்லித் திருப்திப்பட்டுக் கொள்ளலாம். இதனால் மட்டும் திருப்தி அடைவதற்கு என்னுள் முடியவில்லை. அமைச்சர் வேண்டுமானால் திருப்திப்பட்டுக் கொள்ளலாம். அவர்கள் கட்சியைச் சார்ந்திருப்பவர்கள் வேண்டுமானால், ஒரு சிலர் திருப்திப் பட்டுக் கொள்ளலாம். ஆனால், மக்கள் திருப்திப்பட மாட்டார்கள். மக்களிடம் ஆளும் கட்சியினர் பேசும்போது, நான் பேசுகிற மாதிரி தான் பேசுகிறார்கள். டெவலப்மென்ட் கமிட்டியில் பேசும் போதும், நான் பேசுகிற மாதிரிதான் ஆளும் கட்சியினரும் பேசுகிறார்கள். ஒரு வேளை பஸ் ஆபரேட்டர்களாக இருப்பவர்கள், ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள், வேறு விதத்திலே கூறியிருக்கலாம். மற்ற அங்கத்தினர்களைப் பொறுத்த வரையில் பார்த்தால் நான் சொல்லக் கூடிய முறையிலேதான் அவர்கள் டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் கூட்டத்தில் கூறுவதை நான் கேட்டிருக்கிறேன். எங்கே அபிவிருத்தி பண்ணியிருக்கிறார்கள்? எவ்வளவு அபிவிருத்தி பண்ணியிருக்கிறார்கள்? அபிவிருத்தி இல்லாததற்குக் காரணம் என்ன? மொனாபலி தான். பஸ் டுட்களை சில பேர்கள் கையில் ஏகபோகமாக வைத்துக்கொண்டு, நம்முடைய நாட்டின் போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் குரல்வளையை நெறித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கிராமப்புறம் அபிவிருத்தி அடைய வேண்டுமானாலும் விடமாட்டேன் என்கிறார்கள். நகரப்புறம் அபிவிருத்தி அடைய வேண்டுமானாலும் விடமாட்டேன் என்கிறார்கள். நீண்ட தூர பஸ் விடவேண்டுமானாலும் அதற்கும் விடமாட்டேன் என்கிறார்கள். இலாக்காவைப் புனிதமாக வைப்பதற்கும் அவர்கள் விடமாட்டேன் என்கிறார்கள். இலாக்காவில் இருக்கும் அதிகாரிகளைக் குறை சொல்லி என்ன செய்வது? 'என் கையெழுத்துப் போட்ட பர்மிட்டை வாங்கிக்கொண்டு போய், டீட்சம் லட்சமாகச் சம்பாதித்து, தங்கள் இஷ்டம்போல், விடு, பங்களா முதலியவை கட்டிக் கொண்டு செல்கரியமாக இருக்கிறார்களே, கையெழுத்து போட்ட என்னை இருந்த இடத்திலேயே வைத்திருக்கிறதே' என்று நினைத்தால், அதிகாரியின் குற்றமா அது? அந்த அதிகாரி எப்படி நானையமாக வேலை செய்ய முடியும்? மொனாபலி பூராவையும் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று நான் உடனே வற்புறுத்தவில்லை. (மணி அடிக்கப்பட்டது). சீக்கிரம் முடித்து விடுகிறேன். அவர்களுக்கு நான் என்ன சொல்ல விரும்புகிறேன் என்றால், பஸ் போக்குவரத்தில் தங்களுக்கு இருக்கும் மொனாபலி ஆதிக்கத்தை வைத்துக் கொண்டு, மற்றும், சேஸீஸ் ஏஜென்சி, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஏஜென்சி இதெல்லாம் வைத்துக்கொண்டு, மற்ற சிறிய ஆபரேட்டர்களுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்காத கஷ்ட நிலையை உண்டாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதனால், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது; வரிகள் சரியாக வசூலாகாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், டயர் டிஸ்ட்ரிப்யூஷன் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், ஒவ்வொரு ஜில்லா விற்கும் ஒரு கூட்டுறவு சொசைட்டி ஏற்படுத்தி, எல்லா ஆபரேட்டர்களுக்கும் சம சந்தர்ப்பம் இருக்கும் வகையில், ஒவ்வொரு

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [18th March 1966]

வருக்கும் அவசியமான கோட்டா நிர்ணயித்துக் கொடுத்தால், அவர்களுக்கு நிச்சயமாகக் கிடைக்கும். அதன் மூலம் இத்தகைய சாமான்கள் ப்ளாக் மார்க்கெட்டில் போவதைத் தடுக்கலாம்.

11-00 a.m. அதோடு அவசியமான அளவில் இன்னும் எவ்வளவு சாத்தியமோ அந்த அளவுக்கு சப்ளிடிட்டிஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்பது குறித்து மத்திய சர்க்காரை வற்புறுத்த வேண்டும்.

அடுத்து ஜீப் பஸ் சர்வீஸ் விடுவதுபற்றிக் கூறினார்கள். ஜீப் பஸ் சர்வீஸ் இன்றையதினம் இரண்டொரு இடத்தில் இருக்கிறதே தவிர அதிகமாக வரவில்லை. அநேகமாக தஞ்சை, திருச்சி என்பதாக இப்படி எல்லா மாவட்ட கிராமங்களுக்குமே இன்றையதினம் தேவைப்படுகிறது. இது எப்படி இருக்கவேண்டுமென்றால் அந்த அந்த கிராமத்தில் இருந்து அருகில் இருக்கும் பெரிய பஸ்கள் போக்கக்கூடிய சாலைகளோடோ, அல்லது ஊர்களோடோ, அல்லது ரயில்வே நிலையத்தோடோ தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொடுக்கக்கூடியதாக அமைய வேண்டும். ஆகவே, இத்துறையிலும் இன்னும் அதிக கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

கடைசியாக ஒரு விஷயம்; அரசாங்கம் ஒரு டார்ஜெண்டை வைத்துக் கொண்டு ஒவ்வொரு ஆண்டும் எவ்வளவு பஸ்களை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்ற கொள்கை அடிப்படையில் செயல்பட வேண்டும். இந்தத் துறையில் மட்டும் நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் 14 கோடி வருமானம் அல்லது 30 கோடி அளவுக்கு உயர்த்தக்கூடிய வகையில் பஸ் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்ற திட்ட அடிப்படையில் வேலை செய்தால்தான் அபிவிருத்தி ஏற்படும். ஒரு தனிப்பட்ட கம்பெனியின் ஏகபோக மொனாபலி உடைக்கப்பட வேண்டும். இப்படிச் சொல்வதால் எனக்கு எந்தத் தனிப்பட்ட நபர் பேரிலும் பொருமை இருப்பதாக நினைக்கக் கூடாது. யார் பேரிலும் எனக்குப் பொருமையும் கிடையாது. கெட்ட எண்ணமும் கிடையாது. ஆனால், நான் சுட்டிக்காட்டியபடி மதுரையில் ஒரு தனிப்பட்ட கம்பெனிக்கு மொனாபலி இருக்கிறது என்றால்—அதுவும் அவர் காங்கிரஸ் கட்சியை ஆதரிக்கக்கூடிய ஒருவராக இருப்பதால் ஆளும் கட்சிக்கும் கெட்ட பெயர், அவருக்கும் நல்லதல்ல. அப்படி மொனாபலி இருப்பதை உடைப்பதற்குச் சட்டம் இடம் கொடுக்கவில்லை என்றால் சட்ட விதிகளை மாற்ற முடிந்தால் மாற்றி அல்லது திருத்தி ஆவன செய்வதற்கு முன்வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக் கொண்டவர்கள் நல்ல கருத்துக்களையும், ஆலோசனைகளையும் சொன்னார்கள். அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். உடனடியாகக் கொள்கை அளவில் என்ன என்றுக் கொள்கிறேன் என்பதையும் சொல்வதற்குத் தயாராய் இருக்கிறேன்.

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

ஆண்டுதோறும் பஸ்களை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்பது சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டுள்ள கொள்கை. குறைந்த பட்சம் சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டு 10 சத விகிதம் விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்களுக்கே இது தெரியும். அவர் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அங்கத்தினர். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி கூட்டத்திலேயே “ஆண்டுதோறும் 10 சத விகிதம் பஸ்களை விஸ்தரிக்க வேண்டும். அவ்வாறு உயர்த்துவதன் மூலமாகத்தான் நாம் நம்முடைய மக்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய முடியும்” என்று சொல்லி அந்தக் கமிட்டியிலும்கூட என் கருத்துக்கு ஆதரவு கொடுத்திருப்பது அவருக்கு ஞாபகம் இருக்கும். ஆனால் இப்படி ஆண்டு தோறும் 10 சத விகிதம் விஸ்தரிக்க முடிந்ததா என்று கேட்டால் முடியவில்லை. அதற்குக் காரணம் மோட்டார் வாகனச் சட்டமானது அவ்வளவு சிக்கல் உள்ள, பின்னல் உள்ள சட்டமாக இருக்கிறது. அது நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்கார் சட்டம் இல்லை. மத்திய சர்க்கார் சட்டம். அந்தச் சட்டத்தின் காரணமாக இன்றைக்கு ஒரு புது ரூட் தரவேண்டுமென்றால் ஏற்படுகிற கங்கடங்கள் அளவிட முடியாது. மேலும் எப்ரீம் கோர்ட்டார் ஆ.டி.ஏ.-க்கள் க்வாலி ஜூடிஷியல் அதாரிட்டி என்பதாகவும் ஒரு வழக்கில் தீர்ப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ‘ஆகவே, தான் சர்க்கார் தலையிட்டு உத்தரவு போடுவது என்பதும் சாத்தியமாக இல்லை. அப்படி ஏதாவது ரூட் திறக்க வேண்டுமென்று முயற்சி செய்தால் கூட தனிப்பட்டவர்களுடைய உரிமை பாதிக்கப்படுகிறது என்று சொல்லிக் கோர்ட்டுக்குச் சென்று ஸ்டே வாங்கி விடுகிறார்கள். ஆகவே தான், கொள்கை அளவில் 10 சத விகிதம் ஆண்டுதோறும் விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டும் என்பது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டாலும் நடைமுறையில் இருக்கக்கூடிய சட்டத்தில் உள்ள சிக்கல்கள் காரணமாக விஸ்தரிக்க முடியவில்லை. இதில் ஏதோ சர்க்காருக்கு விஸ்தரிக்கக் கூடாது என்ற கருத்து இருப்பதுனால்தான் விஸ்தரிக்க இல்லை என்பதாகக் கனம் உறுப்பினர்கள் நினைப்பார்களானால் அது மிகமிகத் தவறான கருத்து என்பதை மிகத் தாழ்மையாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அந்த மாதிரி கருத்து சர்க்காருக்குக் கிடையாது என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கொள்கை அளவில் சர்க்கார் ஒப்புக்கொண்டுள்ளது; பஸ் பர்மிட்டை மாற்றுவது தவறு, அதற்காக தவறான முறையில் பணம் வாங்கிக் கொள்வதையும் நிறுத்த வேண்டும் என்பதாகும். இதைப்பற்றியும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியில் பலமான விவாதங்களுடன் என்ன செய்யலாம் என்பது பற்றி யோசித்தோம். மத்திய சர்க்கார் மோட்டார் வாகனச் சட்டப்படி டிரான்ஸ்பர் செய்கின்ற உரிமை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால்தான் பஸ் பர்மிட்டை டிரான்ஸ்பர் செய்வதைத் தடை செய்வதற்கோ, நிறுத்துவதற்கோ இந்தச் சர்க்காரிடம் எவ்வித அதிகாரமும் இல்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்காகத் தான் சில விதிகளைப் போட்டாவது தவறான முறையில் பர்மிட் மாற்றப் படுவதைக் குறைக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். உதாரணமாக இன்றைக்கு விதிகள் என்ன இருக்கின்றன

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [18th March 1966]

என்று சொன்னால்—ருட் மாற்றப்பட வேண்டும் என்றால் லாபம் இல்லை என்பது ஆர்.டி.ஏ.-க்குத் தெரியவேண்டும். அப்படித் தெரிந்து அவர் சிபார்சு செய்கிறபோதுதான் மாற்றுவதற்கு விதி செய்திருக்கிறோம். இதுவரை மாற்றப்பட்டுள்ள பஸ்களை எடுத்துப் பார்த்தால் முதலில் ஒரு கம்பெனியாக இருந்தவர்கள் தனித் தனியாகப் பிரித்துக் கொண்டிருப்பார்கள். தகப்பனர் இறந்த பிறகு பாகப் பிரிவினை ஏற்பட்டதாக இருக்கும். இதுபோல குடும்பத்தில் ஏற்படுகிற ஒரு சூழ்நிலை காரணமாக மாற்றக் கோருவது இவை பற்றியெல்லாம் எவ்விதத் தடங்கலும் சொல்லாமல் நாம் அனுமதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் அவர்கள் பஞ்சவர்ணத்திலே பெற்று அதை டிரான்ஸ்பர் செய்வதற்கான முயற்சி நடக்கிறது என்று கொஞ்சம் தெரிந்தால்கூடப் போதும், உடனடியாக அனுமதிப்பதில்லை. ஆனால் அவ்வாறுதான் நடக்கிறது என்பதைக் கண்டுபிடிப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. “நீங்கள் உடனடியாக அனுமதிக்காவிட்டால் நாங்கள் கோர்ட்டுக்குப் போவோம்” என்பதாகக்கூட சில பேர்கள் கடிதங்கள் எழுதியிருக்கிறார்கள். ஆக இதைப் பொறுத்த வரையில் இந்த அரசாங்கம் கண்காணிப்பாகத்தான் இருக்கிறது. சில விதிகளின் மூலம் அத்தகைய முயற்சியைத் தடை செய்யத்தான் முயல்கிறது. முழுவதும் தடை செய்வதற்கு நமக்குச் சட்டம் அனுசூலமாக இல்லை. நாம் தலையிட வழியில்லாமல் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக, கனம் உறுப்பினர்களுக்கு நான் தெவித்துக்கொள்வது யாரோ ஒருவர் தம்முடைய சொந்த லாபத்திற்காகப் பஸ்களை மாற்றுவதற்கு அனுமதிப்பதில் சர்க்காருக்கு என்ன நன்மை இருக்கிறது? சர்க்காருக்கு இதில் என்ன விரும்பம்? இத்தகைய தவறான மாற்றத்தைத் தடுக்க வேண்டுமென்றே, உண்மையில் இந்தச் சர்க்கார் நினைக்கிறது. எந்த அளவுக்குச் சட்டப்படி செய்ய வேண்டுமோ அதைச் செய்ய முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இரண்டாவதாக, கொள்கை அளவில் சர்க்கார் ஒப்புக்கொண்டுள்ளது, மாறுதலும் அவ்வளவு அதிகமாக இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கணக்குகளை நீங்கள் பார்ப்பீர்களானால் டிரான்ஸ்பர்கள் மிகக் குறைவு. ஒன்றிரண்டு அனுமதிக்கப் பட்டிருக்குமானாலும் ஆர்.டி.ஏ. அவர்கள் இதில் எந்த விதமான பரிமியமும் வாங்கப்படவில்லை, இந்த மாறுதல் தவறானது அல்ல என்பதாகச் சிபார்சு செய்திருப்பார்கள். இதைத்தான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த இரண்டு விஷயங்களைப் பொறுத்த வரையிலும் அதாவது பஸ்களை விஸ்தரிப்பதிலே, நியாயமற்ற மாறுதல்களைத் தடுப்பதிலே, சர்க்கார் தொடர்ந்து அக்கறை காட்டிவரும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, குறிப்பாகச் சொல்லப்பட்டது கட்டண விகிதம். கட்டணங்களை எடுத்துக் கொண்டால் முன்பு $2\frac{1}{2}$ நயா பைசா கிலோ மீட்டருக்கு வைத்திருந்தார்கள். அது கட்டுபடியாகவில்லை

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

என்பதாக ராஜ்யம் பூராவிலிருந்தும் புகார்கள் வந்த காரணத்தினால் சர்க்கார் அதைப் பூராவாகவும் பரிசீலனை செய்து—செலவு எவ்வளவு ஆகிறது, வருமானம் எவ்வளவு வருகிறது என்பதை எல்லாம் கணக்கெடுத்துப் பார்த்து, கடைசியில் கிலோ மீட்டருக்கு 3 நயா பைசா வரையிலும் உயர்த்திக் கொள்ளலாம் என்று ஏற்பாடு செய்திருந்தோம். இந்த 3 நயா பைசா அளவுக்குக்கூட உயர்த்தக் கூடாது என்று இடையில் தடை செய்து வைத்திருந்த உத்தரவைத் தான் இப்போது தளர்த்தினேமே தவிர, கிலோ மீட்டருக்கு 3 நயா பைசாவுக்கும் மேலாகக் கட்டணத்தை உயர்த்த சர்க்கார் அனுமதி அளிக்கவில்லை. இந்த அளவுக்குப் பெருவாரியான பேர் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஒரு கம்பெனி சம்பந்தமாக கனம் உறுப்பினர் பேசும்போது அவர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்த முன்வர விட்டாலும் “நீங்கள் ஏன் உயர்த்தவில்லை?” என்பதாக அரசாங்கம் அவருக்கு நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இது சம்பந்தமான விவரங்களையும் நான் பார்த்தேன். ஓரிடத்தில் ஓடுகின்ற எல்லா பஸ் கம்பெனிகளும் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள், ஒருவர் உயர்த்தவில்லை என்றால் இதன் மூலம் ஒரு அன்ஸ்பேர் கம்பெனிடின் ஏற்படுகிறது. அதனால் அந்த ரூட்டில் உள்ள சிறு ஆபரேட்டர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்கிற அச்சம் ஏற்பட்ட காரணத்தினால் ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் இந்தக் கம்பெனியையும் பொதுவாக உள்ள ரேட்டுக்கு உயர்த்திக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஆனால், பரவலாக என்ன தோன்றுமென்றால், “குறைந்த கட்டணத்திற்கு ஓட்டுகிறேன் என்று சொல்லுகிறார்கள் சர்க்கார் செய்கிற அநியாயத்தைப் பாருங்கள், அதிகமாகக் கட்டணம் வசூலிக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள், அதற்காக நோட்டீஸ் கொடுக்கிறார்கள்” என்று சொல்லத் தோன்றும். ஆனால், உட்கருத்தைப் பார்க்கும்பொழுது நிர்வாகம் நல்ல முறையில் செய்ய வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் அப்படிச் செய்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அதனால்தான் உயர்த்த வேண்டுமென்று உத்தரவு பிறப்பித்தது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இனி, கனம் உறுப்பினர்கள் தனித் தனியாகத் தெரிவித்த ஆலோசனைகளைப் பற்றி என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். லாரிகளை ஓட்டுவதற்கு ஸ்பெஷல் டிரையிவிங் கொடுக்க வேண்டுமென்ற அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கப்பட்டது. லாரிகளில் விபத்துக்கள் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை சர்க்கார் ஒத்துக் கொண்டு, அதைப் போக்கக்கூடிய வகையில் இப்பொழுது ஒரு விதி பிறப்பிப்பதற்காக நோட்டீஸ்கேஷன் கொடுத்து இருக்கிறோம் என்பதைக் கனம் உறுப்பினர்களுக்கு நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதாவது, இரவிலே லாரி ஓட்டும்பொழுது இரண்டு டிரைவர்கள் வைத்தால் விபத்துக்களைத் தடுக்கலாம் என்பது. அது கூடாது என்று சர்க்காருக்கு ஏராளமான லாரி ஓனர்களிடமிருந்து மனுக்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் சொல்வது, “நாங்கள் பெரிய கம்பெனியல்ல, நாங்களே சொந்தமாக லாரி ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறவர்கள், ஓனர் டிரைவர்களாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே டிரைவர் வைக்க முடியாது, அதைத் தவிர, இரவு நேரத்தில்தான் ஓட்டும்படியான நிலை எங்களுக்கு

[திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன்] [18th March 1966]

இருக்கிறது” என்று சொல்லி வருகிறார்கள். இதைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டியிருக்கிறது. சர்க்காருடைய கடமை, ஏதாவது ஒரு ரெப்ரசென்டேஷன் வந்தால் அதைக் கவனிக்கக்கூடிய பொறுப்பு இருக்கிறது. ஏதோ முடிவு எடுத்துவிட்டோம், அதற்குப்பட்டு எல்லோரும் போடவில்லை என்று கட்டாயப்படுத்தினால் அதனால் பாதிக்கப்படுகிறவர்கள்தான் கஷ்டப்படுவார்கள். இதனால் நாம் எந்தக் கஷ்ட நஷ்டத்தைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று நினைத்தோமோ அதைவிடக் கஷ்டமான நிலைமை அதிகமாகப் போய்விடுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டுவிடும்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ரோடுகள் செம்மையாக விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டும், இல்லாவிட்டால் லாரி விபத்துக்கள், கார் விபத்துக்கள் இவற்றையெல்லாம் தடுக்க முடியாது. உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும், அவர்கள் எல்லோரும் ரோட்டிலே செல்லக்கூடியவர்கள் தான். நம்முடைய நாட்டிலே ரோடுகளில் ‘கேயாடிக் டிரான்ஸ் போர்ட்’ இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஒரு மாட்டுவண்டி, ஒரு கோழி, எதிரே ஒரு பஸ், பின்னாலேயே ஒரு லாரி—இப்படிப்பட்ட வகைகளில் பலதரப்பட்ட மாதிரி போக்குவரத்து இருந்துகொண்டிருக்கிறது. மற்ற நாடுகளை விட நம்முடைய நாட்டில் பரப்போர்டு னேட்டாக ஆக்சிடென்ட்ஸ் அதிகமாகிக் கொண்டு இருக்கிறது. பெருமளவுக்கு பெரிய ரஸ்தாக்களில் கூட விபத்துக்கள், சிறிய விபத்துக்கள் அல்லது பெரிய விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் நாய் ஓடுவது, கோழி ஓடுவது—இவற்றிற்காகத் திருப்பினால் எங்காவது போய் அடிப்பட்டுவிடுகிறது. இதை நாம் எப்படிச் சட்டுப்படுத்துவது என்பது தெரியவில்லை. நகரங்களிலேதான் அதிகமாகக் கஷ்டப்படுகிறோம். எனக்குத் தெரிந்த ஒரு அனுபவத்தைச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். பீச் ரோட்டிலே முன்னால் பஸ் போய்க்கொண்டே இருக்கிறது, எதிரே டாக்ஸி வந்து கொண்டிருக்கிறது, இடையிலே நான்கு எருமைகளை ஓட்டிவிட்டு சிரித்துக் கொண்டு நிற்கிறான் ஒரு சிறுவன். கணப்பொழுதிலே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டு பஸ்ஸுக்கு ஏற்பட இருந்த அபத்து தவிர்க்கப்பட்டது. ஏற்பட்டிருந்தால் பின்னால் சொல்வோம், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் தானே, அப்படித்தான் விபத்து ஏற்படும் என்ற எண்ணத்தான் வரும். விபத்துக்களைத் தடுக்க வேண்டுமானால் ரோடு டிசிப்ளின் மிகவும் அவசியம். அதை ஏற்படுத்துவதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தாற்போல் எஸ்.டி.எ.டி. கோர்ட் எல்லாம் ஒரே இடத்தில் இருக்கிறது, சென்னையில்தான் இருக்கிறது. ராஜ்யத்தில் பல இடங்களில் அதை வைக்க வேண்டுமென்று ஆலோசனைகள் கூறப்பட்டன. இதற்கு முன்பு சட்டசபையிலே இவ்விதமாக சேல்ஸ் டாக்ஸ் சம்பந்தமாக ஆலோசனை கூறப்பட்டது, அதை ஏற்றுக் கொண்டு பல இடங்களில் கோர்ட்டுகள் அமைத்திருக்கிறோம். ஆகவே, இதையும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இதே கோர்ட்டே மதுரை, கோயம்புத்தூர் போன்ற இடங்களுக்குச்

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

சேன்று வருவதா அல்லது அந்த அந்த இடங்களிலே இதுபோன்ற கோர்ட்டுகளை ஏற்படுத்துவதா என்பதை யெல்லாம் பரிசீலனை செய்வோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. முத்துலிங்கம் அவர்கள் ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். மொபசல் பஸ்கள் வெளியிலிருந்து வரும் பொழுது சிடியில் பல இடங்களில் நிறுத்துகின்ற காரணத்தால் காலதாமதம் ஏற்படுகின்றது என்று சொல்கிறார்கள். இது மிகவும் கஷ்டமான பிரச்சனைதான். அதேமாதிரி சிடியிலிருந்து வெளியிலே செல்கிற பஸ்கள் சிடியில் அங்கங்கே நிறுத்தப்படுவதால் காலதாமதம் ஆகிறது என்றும் சொல்கிறார்கள். ஆனால் நேர் எதிராகச் சிலர் சிடி பஸ் ஆக இருப்பதை இன்னும் எக்ஸ்டென்ட் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். சர்க்கார், இந்தப் பிரச்சனையில் பொது நன்மை எது என்று பார்த்து எப்படிச் செய்தால் நன்மையாக இருக்குமோ அப்படிச் செய்யும். இதைப் பரிசீலனை செய்வதற்கு ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிட்டியினுடைய ஆலோசனையைக் கேட்க வேண்டுமென்றும் நினைத்திருக்கிறேன். சிடி பஸ்ஸை எக்ஸ்டென்ட் பண்ணுவதினால் என்ன நன்மை, மொபசல் பஸ் கொடுப்பதால் என்ன நன்மை என்பதை யெல்லாம் பார்த்து நல்ல முடிவு எடுக்கப்பட வேண்டும். டிராக்டர்-டிரையிலர் வைத்திருக்கும் விவசாயிகளுக்கு நல்ல நன்மைகளை யெல்லாம் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம். அறிக்கையிலே ரீவது பக்கத்திலே குறிப்பிட்டுள்ளதைப் போல விவசாயிகள் தங்கள் சொந்தமான வேளாண்மைப் பொருள்களை டிரையிலர்களில் ஏற்றிச் சென்றால் அதற்கு வரி கிடையாது. மற்றவர்களுடைய வேளாண்மைப் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்ல அத்தகைய வண்டிகள் பயன் படுத்தப் பட்டால் அவற்றிற்குச் சாதாரண வரி விதித்தில் மூன்றில் ஒரு பங்குதான் வரி விதித்திருக்கிறோம். சமீபத்திலே செய்த மிக முக்கியமான கன்செஷன் இது. இதனால் முன்னாலே இருந்த பல பிரச்சனைகள் தீர்ந்துவிடும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். வரி போடுவதைப்பற்றி ஒரு அபிப்பிராயம் சொல்லப்பட்டது. வரி ஒருபுறம் இருக்க சர்சார்ஜ் மற்றொருபுறம் இருக்கிறது. வரி ஒரு முறை வசூலிக்கிறார்கள், சர்சார்ஜ் ஒரு முறை வசூலிக்கிறார்கள். இரண்டையும் சேர்த்து ஒரே முறையில் வசூலிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். டாக்ஸேஷன் ஆப் பாஸஞ்சர்ஸ் அண்ட் குட்ஸ் ஆக்ட் பிரகாரந்தான் வசூலிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த அறிக்கையினுடைய பத்தாவது பக்கத்திலே

“ The following are some of the proposals under consideration :—

(1) Receiving the tax amounts and issuing discs in respect of transport vehicles in the Regional Transport Offices instead of in the Treasuries and Sub-treasuries in select districts as an experimental measure ; ”

என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. டிரஷரிஸ், சப்-டிரஷரிஸ் இவைகளுக்குப் பதிலாக ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசிலேயே இவற்றை வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [18th March 1966]

அவர்கள் டிரஷூன், சப்-டிரஷூன் இவைகளுக்குப் போக்கூடிய தொல்லை குறையும். இதைத்தவிர ஒன்றாகச் சேர்த்து வாங்க முடியாது. இரண்டும் வெவ்வேறாக இருக்கிறது. டாக்சேஷன் ஆப் பாசஞ்சர்ஸ் அன்ட் குட்ஸ் ஆக்ட் பிரகாரம் வரியைக் காம் பவுன்ட் செய்யலாம் அல்லது எத்தனை டிக்கட் விற்பனையாகியிருக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு வரி வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. மோட்டார் வரியைப் பொறுத்த வரையில் எவ்வளவு என்று சொல்லி உடனே வாங்கிவிடலாம். இருந்தாலும் இது சம்பந்தமாக வரி வசூல் செய்வதிலும் கஷ்டங்கள் இருந்தால் அதை நிவர்த்திப்பதற்கு இந்த இலாகா பொறுப்பெடுத்துக்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஜீப் பஸ்களைப்பற்றிப் பல அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். ஜீப் பஸ்கள் விடவேண்டுமென்பதுதான் சர்க்காருடைய கொள்கை. அனுமதியும் அதற்குத் தாராளமாகக் கொடுக்கிறோம். ஆனால் இன்றைக்குள்ள நிலைமையில், யுத்தத்திற்குப் பிறகு ஜீப்கள் கிடைப்பது இல்லை. ஜீப்கள் வாங்குகிறவர்களுக்கூட சாதாரண பஸ்கள் வேண்டுமென்று மனுப் போட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்கு ஆட்சேபணை இல்லை. சாதாரண பஸ்களுக்கு அனுமதி கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். ஜீப் பஸ்களை இந்த நிலைமையில் அதிகப்படுத்துவது சந்தேகமாகத்தான் இருக்கிறது. ஜீப் பஸ்களுக்குப் பதிலாக சாதாரண பஸ்கள் கொடுக்கும் விஷயத்திலே தாராளமாக இருக்கிறோம் என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, டிரைவர்கள் பற்றிச் சொல்லும்போது அவர்களுக்கு ஒரு டெஸ்ட் வைக்க வேண்டும் ; ஐடெஸ்ட் வைக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டது. நான் பார்த்த அளவில் இப்போது இருக்கும் விதிகளில் செக்ஷன் 12 பிரகாரம் அவர்கள் எப்போது வேண்டுமானாலும் தங்களை டெஸ்டிக்கு உள்ளாக்கிக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லுகிற அதிகாரம் இருக்கிறது. இரண்டு மூன்று வருஷத்திற்கு ஒரு முறை டெஸ்ட் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று இதை மாற்றியமைப்பது சாத்தியமாகும் என்று நினைக்கிறேன். அந்தத் துறையிலும் ஆலோசனையை ஏற்றுக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன்.

ஸ்ட்டிகள் கொடுப்பதிலே என்ன விதிகளின்படி கொடுக்கப் படுகிறது என்பதைப் பற்றி அபிப்பிராயங்கள் சொல்லப்பட்டன. குறிப்பாக, முதலில் எந்தவிதமான விதிகளும் போடவில்லை. அப்போது ஹைகோர்ட்டில் விதிகள் போடவேண்டுமென்று தீர்ப்புக் கொடுத்தார்கள். அதற்காக விதிகள் போட்டோம். 15 மைலுக்கு மேல் உள்ள ஆப்பரேட்டர், மினிம் ஆப்பரேட்டர், கம்பெனிக்கு ஒரு மார்க், கோவாப்பரேட்டிவ் சொசைடிகளுக்கு ஒரு மார்க் என்றெல்லாம் போட்டோம். அது எல்லோருக்கும் நல்ல விதிகளாக இருந்தன. ஆனால் அவர்கள் சுயநலத்தின் காரணமாக சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு எடுத்துச் சென்று விதிகள் செல்லாது என்று செய்து விட்டார்கள். சுப்ரீம் கோர்ட்டில், க்வாசி ஜூடிஷியல் அத்தாரிடியாக அவர்கள் எந்த விதமான கட்டுப்பாடும் இல்லாமல்

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

நியாயமான முறையில் தீர்மானம் செய்யவேண்டுமென்று கூறியிருக்கிறார்கள். இந்த மாதிரி விதிகள் மற்ற ராஜ்யங்களில் போடவில்லை, சென்னை ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஏன் போட வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். எனக்கு ஒரு பழைய கதை தான் நினைவுக்கு வருகிறது. Old man, his son and the ass என்பது போல் சுப்பீம் கோர்ட்டின் தீர்ப்பின்படி விதிகளை எடுத்து விட்டோம். இன்றைக்கு இருக்கிற நிலையில் ஆர்.டி.ஏ. பர்மிட் கொடுப்பார்கள். அதற்கு மேல் அப்பீல் சர்க்காரிடத்தில் இல்லை; எஸ்.டி.ஏ. டி. யிடம் இருக்கிறது. அவர் டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் நிலையில் இருப்பவர். ஹைகோர்ட் ஜூரிஸ்டிக்ஷனில் இருப்பவர். அதற்கு மேலும் ஹைகோர்ட்டில் அப்பீலுக்கு இடம் இருக்கிறது. இந்த நிலையில் மீண்டும் விதிகளை எல்லாம் போட்டு பிரச்சினை இல்லாத இடத்தில் புதிய பிரச்சினைகளை உண்டாக்கி, விதிகள் செல்லுமா, செல்லாதா என்ற நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டாமென்பதை இந்த மன்றத்தில் இருப்பவர்கள் ஆதரிப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

மதுரையில் சில ரூட்டுகள் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டு இன்னும் போடப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். இந்த ரூட்டுகள் சம்பந்தமாக எல்லா அதிகாரத்தையும் ஆர்.டி.ஏ.-வுக்கு மாற்றி விட்டோம் என்பது கனம் அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரியும். இதற்கு முன்னால் ஒரு ரூட் திறக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் அனுமதி பெற வேண்டும்; அதன்படி ஆர்.டி.ஏ. செய்ய வேண்டும். இப்போது விதிப்படி ஆர்.டி.ஏ. தானே ரூட்டை ஒப்பன் செய்யலாம் அல்லது செய்யாமலும் இருக்கலாம். அந்த உரிமை அவர்களிடத்தில் விடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு மேல் அப்பீல் எங்களுக்குக் கிடையாது; கோர்ட்டுக்கு விட வேண்டும். சர்க்காரைப் பொறுத்தவரை எப்படி பர்மிட் கொடுப்பதை ஆர்.டி.ஏ. விடம் கொடுத்துவிட்டு, அதற்கு அப்பீல் எஸ்.டி.ஏ.டி. என்று வைத்திருக்கிறோமோ அதே மாதிரி இதையும் விட்டிருக்கிறோம். இந்த ரூட்டுகளைத் திறக்கவில்லை என்று சொல்வதும் சரியல்ல. பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, திறக்கவில்லை என்பது முடிவாகிவிட்டது என்று சொன்னால் அது சரியல்ல என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சேலத்தில் டிக்கட்டை விற்று விட்டுத் திருப்பி வாங்கிக் கொள்ளுகிறார்கள் என்ற புகார் சொல்லப்பட்டது. கனம் உறுப்பினர்களை நான் ஒன்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த மாதிரி புகார்கள் சம்பந்தப்பட்டதைச் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்களுக்கு உடனடியாக எழுதி அனுப்பினால், துரிதமாகக் கவனிக்க முடியும். அதிலிருக்கும் உண்மை, மற்றவைகளை அமைச்சர்கள் கவனிப்பதற்கு முடியும். சர்க்கார் அமைப்பின் முறை என்னவென்றால், ஒரு மனுவை கமிஷனரிடம் கொடுத்தால் அவரே டிஸ்போஸ் பண்ணிவிடுவார். அமைச்சருக்குப் புகாரைப் பற்றி எழுதினால், அதிலே 'மே பி எக்சாமின்ட்' என்று அமைச்சர் போட்டால் இலாகாவிலிருந்து அதற்கு என்ன பதில் எழுதப் போகிறார்கள் என்பது அமைச்சருக்கு வரும். இல்லா

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [18th March 1966]

விட்டால் வராது. பொதுமக்கள் புகார்களை இலாகாவுக்குத்தான் எழுத வேண்டும். ஆனால் மக்களுடைய பிரதிநிதிகள் என்ற முறையில் அங்கத்தினர்கள் பலவிதமான உண்மைகளையும், விவரங்களையும் நேரடியாக அமைச்சர்களுக்கு எழுதி அனுப்பினால் அதைப் பரிசீலனை செய்து பதில் அனுப்ப உதவிகரமாக இருக்கும் என்று பணிவுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவ்வாறு செய்வதால் காலதாமதம் இல்லாமல் சில நடவடிக்கைகளைப் பற்றி அமைச்சர்களுடைய கவனத்திற்கு வரும். இல்லாவிட்டால் அவை அமைச்சர்களின் கவனத்திற்கு வரக்கூடச் சாத்தியம் இருக்காது.

ரூட் ஓப்பன் செய்வது சம்பந்தமா டி.டி.சி.-யைக் கலந்து ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். அந்த முறையைக் கடைப்பிடிக்கிறார்கள் என்றும் நம்புகிறேன். அதைப் பற்றி ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியைக் கலந்தாலோசிக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டது. என்னைப் பொருத்த அளவில் டி.டி.சி.-யைக் கலந்தாலோசிப்பதுதான் நலமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். அங்குதான் பஞ்சாயத்துத் தலைவர்கள் எல்லோரும் வருவார்கள்; அவர்கள் அந்தப் பகுதியின் தேவையை எடுத்துச் சொல்ல முடியும். ஆகவே, அது அவர்களிடத்தில் இருப்பதுதான் நல்லது.

திரு. ம. கமலநாதன் : டி.டி.சி.-யில் மன்ற உறுப்பினர்கள் ஏதாவது புதிய ரூட் வேண்டுமென்று ப்ரொபோசல் கொடுத்தால் அதைப் பற்றித்தான் ஆராய்கிறார்களே தவிர, ஆர்.டி.ஏ. கொடுக்கக் கூடிய புதிய ரூட்டுகளைப் பற்றி டிஸ்கஸ் பண்ண ஏற்பாடு செய்வதில்லை.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதுதான் நாங்கள் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியில் எடுத்த முடிவு. அதை அமல் நடத்தத் தயாராக இருக்கிறேன். எந்த ரூட் ஓப்பன் செய்வதாக இருந்தாலும் டி.டி.சி.-யில் கலந்து பேச வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே உள்ளவர்களுக்குத்தான் அந்த ஊரைப் பற்றித் தெரியும். அதிலே வைத்து ஆலோசனை செய்ய வேண்டுமென்று விதிகள் போட்டிருக்கிறோம்.

அப்டிமினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட் வைக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். எனக்கு வந்திருக்கிற தகவல் 1964-ம் வருஷ அப்டிமினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட் தயாராகி பிரிண்டிங் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். எவ்வளவு சீக்கிரமாக வைக்க முடியுமோ அதைச் செய்வார்கள் என்று இந்தச் சமயத்தில் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, இந்த விவாதத்திலே பல நல்ல கருத்துக்கள் சொல்லப்பட்டன. அதற்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்று பதில் அளிக்கையிலே பல அண்டர்டேக்கிங்ஸ் கொடுத்திருக்கிறேன். இன்னின்ன காரியங்களைச் செய்வதாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். இவைகள் எல்லாம் அஷ்யூரன்ஸ் ஆகும். மூன்று

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

மாதத்திற்குப் பிறகு அஷ்யூரன்ஸ் கமிட்டியில் வரும். எவ்வளவு தூரம் அவை நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை அது ஆராயும் என்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: As the hon. Member, Sri Saw Ganesan, is not in his seat, his cut motion to Demand No. II Motor Vehicles Acts—Administration is deemed to have been withdrawn.

The cut motion of Sri A. Thangavelu to Demand No. II Motor Vehicles Acts—Administration was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 25,30,700 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(2) DEMAND NO. XXX. ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 8,70,97,100 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes.’

புலவர் கா. கோவிந்தன்: அமையில் பஸ் கட்டண உயர்வு அதிகமாகி விட்டதைச் சுட்டிக் காட்ட, என் பெயரிலுள்ள கீழ்க்கண்ட வெட்டுப் பிரேரணையை முன் மொழிகிறேன்.

‘That the allotment of Rs. 8,70,97,100 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

(3) DEMAND NO. XLIV. CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,13,54,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

புலவர் கா. கோவிந்தன்: ஓடத்தகாத வண்டிகள் ஓடுவதைக் கண்டு நிறுத்தவும், அனுமதித்தற்கு மேலான பிராயானிகளை ஏற்றிச் செல்வதைக் கண்டு நடவடிக்கை எடுக்கவும், கண்காணிப்புப் பரவலாகவும், உடனுக்குடன் நடைபெற வேண்டும் என்பதை வலியுறுத்த என் பெயரிலுள்ள கீழ்க்கண்ட வெட்டுப் பிரேரணையை முன் மொழிகிறேன்.

‘That the allotment of Rs. 2,13,54,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

[18th March 1966]

MR. SPEAKER : Now the Demands and the Cut Motions are before the House for discussion.

*திரு. காஞ்சி மணிமொழியார் : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, அரசினருடைய பஸ் போக்குவரத்து மூலதன மான்யத் தின் மீது எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப்பிரேரணைகளை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்கள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். தமிழக அரசு இந்த பஸ் போக்குவரத்தை 19 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு துவக்கி இப்போது கிட்டத்தட்ட 20 ஆண்டு அனுபவம் அதிலே பெற்றிருக்கிறது. இந்த இருபது ஆண்டு அனுபவத்திற்குப் பின்னால் நமக்கு இந்த ஆண்டில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற கணக்கைப் பார்க்கிறபோது வழக்கம்போலவே இந்த ஆண்டும் 28,93,000 ரூபாய் நஷ்டம் கணக்குக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. 1964-65-ல் ஏற்பட்ட நஷ்டம் 18,24,000 ரூபாய். அப்போது சர்க்கார் துறையில் ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்கள் 1,076. நடப்பாண்டில் 1,300 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. பஸ்களில் எண்ணிக்கை அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. நஷ்டம் அதற்கேற்றற்போல் வளர்ந்திருக்கிறது. அந்த ஆண்டு துவக்கத்தில் அரசு எதிர்பார்த்தது நஷ்டம் அல்ல, லாபம். எதிர்பார்த்த லாபம் 37,78,000 ரூபாய். ஆனால் கிடைத்திருக்கிற நஷ்டம் 28,93,000 ரூபாய். ஆக எதிர்பார்த்த லாபத்தைவிட இடைவெளி ஏற்பட்டிருப்பது 66,71,000 ரூபாய். இதற்குக் காரணம் என்ன? அமைச்சர் அவர்கள் ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஒவ்வொரு சமாதானத்தைச் சொல்கிறார்கள். நகர்ப் புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்கள் எந்தக் காரணத்தினாலும் லாபத்தில் ஓட முடியாது என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் தனியார் பலவிடங்களில் நகரப்புறங்களில் பஸ்களை ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். காஞ்சிபுரத்தில் ராஜா பஸ் சர்வீஸ் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அவர்கள் லாபத்தில்தான் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இங்கு சிட்டியில் மட்டும் சர்க்கார் பஸ்ஸில் நஷ்டம் ஏற்படுவானேன்? காஞ்சிபுரத்தில் ஓடுகிற ராஜா பஸ் சர்வீஸ் லாபத்தில் ஓடுவானேன்? சிட்டிகளில் ஓடுகிற பஸ்கள் நஷ்டத்தில் தான் ஓட முடியும் என்று சொல்வது சரியல்ல. அரசாங்க சிட்டி பஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடக் காரணம் என்ன என்பதை அரசு தெளிவாக உணர்த்த வேண்டும். பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கையைப் பார்க்கிறபோது 1963-64-ல் சராசரி ஒரு பஸ்ஸில் 1,146 பேர்கள் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். 1964-65-ல் 900 பேர்கள் தான் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். இந்தக் குறைவிற்குக் காரணம் என்ன என்பது பற்றி இந்த அறிக்கையில் ஒன்றுமே குறிப்பிடப்படவில்லை. அது நிச்சயமாகத் தெரியவேண்டும்.

ஆங்காங்கு மக்களின் பிரயாணத்திற்கான வாகனத் தேவைகள் வளர்ந்து கொண்டு போகிறதே தவிரக் குறையவில்லை. பீக் ஹவர்களில் மட்டுமல்லாமல் எந்த நேரத்திலும் பஸ்களில் ஏற முடியாத படி மக்கள் திண்டாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே 1964-65-ல் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கைக் குறைவு ஏற்படக் காரணம் என்ன? சென்னை கிளையில் மட்டும் 2 கோடி பேர்கள் குறைவாகப் பயணம் செய்திருப்பதாகக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இதைப் பரிசீலனை

18th March 1966] [திரு. காஞ்சி மணிமொழியார்]

செய்து காரணத்தைத் தெளிவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையில் மட்டும் 534 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அதல்லாமல் துணை பஸ்களும் விடப்படுகின்றன. அதோடு புற நகரங்களில் ஓடுகின்ற பஸ்களும் இருக்கின்றன. அரசுக்குச் சொந்தமான 60, 70 லாரிகள் இருக்கின்றன. அதாவது சிவில் சப்ளைஸ் லாரிகள், தனியார் லாரிகள் ஏராளமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. டாக்கிகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. மிகவும் பளுவான லாரிகள் அதிகமாக ஓடுகின்றன. சுமையுடன் சேர்த்து 12 டன் அளவிற்குப் பளு உள்ள லாரிகள் கூட இன்றைக்கு இருக்கின்றன.

இவ்வளவு லாரிகள், பஸ்கள், டாக்கிகள் சென்னை நகரத்தில் ஓடுவதினால் சென்னை விதிகள், ரோடுகள் இரண்டு மாதங்களுக்குள்ளாகப் பாழ்படுத்தப்படுவதைப் பார்க்கிறோம். இம்மாதத்தில் புதிதாக ரோடுகள் போடுகிறார்கள். இரண்டு மாதங்கள் கழித்து அவற்றைப் பார்க்கிறபோது அவை குண்டும் குழியுமாக மிகவும் பாழாகிவிடுகின்றன. இதற்காக மாநகராட்சிக்கு இந்த அரசு தருகிற மான்யம் மிக மிகக் குறைவு என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்னை ஆண்டு 21 லட்சம் ரூபாய்தான் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நம்புகிறேன். அது மிகக் குறைவு. சென்னை மாநகராட்சி இந்தப் பாதைகளைச் சீராக்குவதற்கு மட்டும் கிட்டத்தட்ட ஒரு கோடி ரூபாய் வரை செலவு செய்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படிச் சீர்படுத்தப்படுகிற பாதைகளை, நம் சர்க்கார் பஸ்கள், மற்றும் தனியார் பஸ்கள், லாரிகள் இவை விரைவில் பாழாக்கி விடுகிறது. ஆகவே இந்த பஸ்கள், லாரிகள் மூலம் சிடைக்கிற லைசென்ஸ் கட்டணத்தில் 50 சதவிகிதம் மாநகராட்சிக்குத் தரவேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசாங்க பஸ்களுக்கு ஸ்டேஜ் வைத்திருக்கிறார்கள். எந்த முறையில் அவைகளை நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள் என்று புரியவில்லை. சில ஸ்டேஜ்களைப் பார்க்கின்றபோது அவை 2½ பர்லாங்கில் இருக்கின்றன. சில 2 மைல் தூரம் இருக்கின்றன. வட பழனியிலிருந்து லிபர்ட்டி வரையில் இரண்டு ஸ்டேஜ்கள். தூரத்தைப் பார்த்தால் 6 பர்லாங்கிற்குள்ள்தான் இருக்கும். லிபர்ட்டியிலிருந்து ஸ்டர்லிங் ரோடு வரையில் பார்த்தால் 1¾ மைல் இருக்கிறது. அதற்கு ஒரு ஸ்டேஜ்தான் இருக்கிறது. ஆக இங்கு முக்கால் மைலுக்கு இரண்டு ஸ்டேஜ்கள், அங்கு 1¾ மைலுக்கு ஒரு ஸ்டேஜ். இந்தக் குறையை மக்கள் அடிக்கடி என்னிடம் வந்து சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இவற்றைப் பரிசீலனை செய்து பார்த்து இந்த ஸ்டேஜ்களை மாற்றியமைக்க வேண்டும்.

டைம் கீப்பிங் சரியாக இருப்பதில்லை. வட பழனியிலிருந்து 12 B வருகிறது என்றால் மூன்று பஸ்கள் ஒன்றாக வருகிறது. அதற்குப் பின்னர் முக்கால் மணி நேரத்திற்குப் பஸ் இல்லாமல் காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே டைம் கீப்பிங்கைச் சரியாகக் கவனித்து பஸ்கள் ஒன்றன் பின் ஒன்றாகச் சரியான நேரத்தில் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

[திரு. காஞ்சி மணிமொழியார்] [18th March 1966]

தொழிலாளர்களுக்குத் தனியார் துறையில் இல்லாத அளவிற்கு போனஸ் கொடுத்து வருகிறோம் என்று சென்ற ஆண்டு பெருமை யோடு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். போனஸ் அளிப்பதை வரவேற்கிறோம். தொழிலாளர்களுக்கு என்னென்ன செய்ய வேண்டுமோ அதைச் சர்க்கார் தான் செய்து மற்றவர்கட்கு வழி காட்ட வேண்டும். அட்டென்டன்ஸ் போனஸ் தரப்படுகிறது, ஊக்க போனஸ் தரப்படுகிறது. அட்டென்டன்ஸ் போனஸ் யாருக்குத் தரப்படுகிறது என்றால் முன்பு இரண்டு நாட்களுக்கு மேலாக லீவ் எடுக்காமல் இருந்தவர்களுக்குத் தரப்பட்டிருந்தது. இப்போது அதை மூன்று நாட்களாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஒரு வாரத்தில் ஒரு நாளாவது லீவ் இருக்க வேண்டும். ஆகவே இந்த மூன்று நாள் என்பதை நான்கு நாட்களாக உயர்த்தினால் பெரும் பாலான தொழிலாளர்கள் அதைப் பெற முடியும். இப்போது இதை ஒரு சிலர்தான் பெற முடிகிறது. ஏதாவது ரிமார்க்ஸ் இருந்தால் அதைக் கூடக் கொடுக்காமல் கழித்து விடுகிறார்கள். ஆகவே இதையும் கவனிக்க வேண்டும். அட்டென்டன்ஸ் போனஸையும், ஊக்க போனஸையும் ஒன்றாக இணைத்திருக்கிறார்கள். அது கூடாது. டிப்போக்களில் எவ்வளவு ஊக்கத்தோடும், திறமையோடும் அயராமல் பாடுபடுகிறார்கள் என்பதை மட்டும் கவனித்து இந்த ஊக்க போனஸ் தரப்பட வேண்டும். இரண்டையும் இணைப்பது என்பது சரியல்ல.

மாணவர்களுக்குக் கட்டணத்தைக் குறைத்து சீசன் டிக்கட் தரப்படுகிறது. ஒரே பஸ்ஸில் ஒரு இடத்திற்குப் போவது என்றால் அதற்குப் பத்து ரூபாய். இரண்டு பஸ்கள் மாறி மாறிப் போவதாக இருந்தால் ஐந்து ரூபாய் அதிகமாகச் சேர்த்து 15 ரூபாய் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு டெஸ்டினைஷனுக்குப் போக இரண்டு பஸ்கள் ஏறினாலும் 10 ரூபாய் என்று வைத்தே சலுகை தர வேண்டும். எம்.எல்.ஏ.-க்கள் சென்னையில் வந்து தங்குகிறார்கள். சென்னையிலேயே நாங்கள் பலர் இருக்கிறோம். சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் சென்னைக்குள்ளே பல பகுதிகளுக்கு அடிக்கடி போது மக்கள் வேலையாகச் செல்லவேண்டியிருக்கிறது. அப்படிச் செல்கிற போது நாங்கள் கட்டணம் கொடுத்துச் செல்வது பிடிவும் சங்கடமாக இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல. சில சமயங்களில் கண்டக்டர்கள் எம்.எல்.ஏ.-க்கள் என்று கூடத் தெரியாமல் நடந்து கொள்கிறார்கள். அது மிகவும் வருந்தத்தக்கதாக இருக்கிறது. ஆகவே வெளிமாவட்டங்களிலிருந்து எம்.எல்.ஏ.-க்கள் சென்னையில் வந்து தங்குகிறபோதும் இங்குள்ள எம்.எல்.ஏ.-க்களுக்கும் . . .

MR. SPEAKER : Does the hon. Member want special privileges for the members?

திரு. காஞ்சி மணிமொழியார் : கட்டணம் இல்லாமல், அவர்கள் தங்கள் அலுவல்களைக் கவனிக்க, அரசினர் பஸ்களில் பயணம் செய்வதற்கான பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிக் கொடுப்பதனால் அவர்களுக்கு மரியாதையும் கிடைக்கும், அவர்கள் யார் என்பதைக் கண்டக்டர்கள் புரிந்து கொள்வதற்கும் உதவியாக இருக்கும். அதே நேரத்தில் மற்ற பிரயாணிகளுக்கும் மரியாதை கொடுப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

18th March 1966] [திரு. காஞ்சி மணிமொழியார்]

சென்ற ஆண்டு மேற்கு மாம்பலத்திற்கும் அங்கிருந்து கோடும் பாத்கம் புதாருக்கும் பஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டேன். அவ்வாறு உடனடியாக விட்டிருக்கிறார்கள், அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதே போன்று இன்னொரு கோரிக்கை, அதாவது காஞ்சிவரத்திற்குச் செல்லுகின்ற அரசினர் பஸ்கள் எல்லாம் பரங்கிமலை வழியாகச் செல்லுகின்றன. இவற்றில் ஒன்றிரண்டை கோடும்பாக்கம் போளூர் வழியாகச் செல்வதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, சென்னையைப் பார்ப்பதற்காக வெளியூரிலிருந்து அனேகம் பேர்கள் வருகிறார்கள். அவர்களை அழைத்துக்கொண்டு போய்க் காண்பிப்பதற்கு, 'கைட்' ஒருவரோடு ஒரு பஸ் காலை 5 மணிக்குப் புறப்பட்டு, மாலை 5 மணி வரையிலும் எல்லா இடங்களையும் காண்பிப்பதற்கு வசதியாக, சர்க்கார் பஸ் தினந்தோறும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்வது நலமாக இருக்கும் என்பதைக் கூறி, என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறை மான்யத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன். 20 வருஷங்களுக்கு முன்பு ஆரம்பிக்கப்பட்ட இந்தத் துறை, வருஷா வருஷம் வளர்ச்சி அடைந்து வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். குறிப்பாக இன்றைக்கு 1,300-க்கு அதிகமான பஸ்கள் நமக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்றன. 10 வருட காலத்தில் இருந்து வந்திருக்கின்ற வளர்ச்சியைப் பார்த்தால் சுமார் 900 பஸ்கள் அதிகப்படுத்தி விடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அளவுக்கு அதிகமான பஸ்கள்—தாரித பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, சாதாரண பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, சென்னையில் மட்டும்ல்ல, கன்னியாகுமரி பகுதியிலும் பெரும்பாலும், சர்க்கார் துறையிலேயே இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்தத் துறையில் ஏறக்குறைய 10 ஆயிரம் தொழிலாளர்களும் சிப்பந்திகளும் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். 10 கோடி மூலதனம் போட்டு நடைபெறக்கூடிய இந்தத் துறையில் 10 ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அனால் இந்தத் துறையில் கடந்த இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளாக சொல்லப்பட்டிருக்கின்ற புள்ளி விவரங்களைப் பார்க்கும்போது, சில லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் நம்மால் பார்க்க முடிகிறது. இதற்கு முந்திய வருடங்களைப் பார்க்கும் போது, ஓரளவுக்கு லாபகரமாக இது நடந்து வந்திருக்கிறது என்பதையும் நம்மால் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது. 10 கோடி மூலதனம் இருக்கக் கூடிய இந்த துறையில் 1/4 கோடி அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் புள்ளிவிவரங்களிலிருந்து அறிந்து கொள்ள முடிகிறது

(திரு. மா. தண்டாயுதபாணி தலைமை)

இதைப் பார்க்கிற பொழுது, இதிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு சமீபத்தில் கொடுக்கப்பட்ட பஞ்சப்படி உயர்வுக்காக 15 லட்சம் ஈடு செய்திருப்பதும் தெரிகிறது. அதைப்போலவே மிகவும் வருத்

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்] [18th March 1966]

தப்படக்கூடிய இனமாகத் தெரிவித்திருப்பது, இந்தி எதிர்ப்பு போராட்ட காலத்தில் ஏற்பட்ட பஸ் சேதங்களுக்கான 6 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தை ஈடு கட்டப்பட்டிருக்கிறது. இதையெல்லாம் நினைத்துப் பார்த்தால் பொதுமக்களினால் இப்படிப்பட்ட நஷ்டத்தைத் தவிர்க்க முடியும் என்பதையும் நம்மால் உணர முடிகிறது. இந்தத் துறையைப் பொறுத்ததிறையில் எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால், இதில் வரக் கூடிய லாப நஷ்டத்தை மட்டும் வைத்துக் கொண்டு இந்தத் துறையை நாம் மதிப்பிடலாகாது. எந்த அளவுக்கு ஜனங்களுக்கு அதிகமான வசதிகள் அளித்திருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் பார்க்கவேண்டும். 25 லட்சம் அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்ற இந்தத் துறையில் இந்த வருடத்தில் மட்டும் 25 கோடி அளவுக்கு மக்கள் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கும் போது, இந்த நஷ்டத்தைக் கணக்கிடும் போது வருடம் ஒன்றுக்கு நபர் ஒன்றுக்கு 1 காசு விலை நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நம்மால் புரிந்துகொள்ள முடியும். ஆகவே நஷ்டம் ஏற்பட்டிருந்தாலும்கூட பொதுமக்களுடைய வசதிகள் எந்த அளவுக்குப் பெருகியிருக்கின்றன என்பதையும் பார்க்கவேண்டும். மாணவர்கள் செல்வதற்கு விசேஷ கட்டணம், பொதுமக்களுக்கு விசேஷ வசதி இவைகளை எல்லாம் பெருக்கும் போது நஷ்டத்தைப் பொருட்படுத்தமாட்டோம். இந்த நஷ்டத்தை எப்படித் தேற்றுவிப்பது என்பதில் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டியது மிகவும் அவசியம்.

சமீபத்தில் சென்னைக்கு அருகில் இருக்கக்கூடிய செங்கற்பட்டு ஜில்லாவில் பெரும் பகுதிக்கும் சர்க்கார் பஸ்களை விஸ்தரிக்கக் கூடிய வசதிகளை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். மற்ற ராஜ்யங்களை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தால், இதே போல் தான் செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதையும் நம்மால் பார்க்க முடிகிறது. நமது ராஜ்யத்தின் அருகே இருக்கக்கூடிய ஆந்திராவின் நலைநகரான ஹைதராபாத்திலும் சரி, மைசூரில் பங்களூரிலும் சரி, பம்பாயில் பூனாவிலும் சரி, கல்கத்தாவிலும் சரி, இப்படிப்பட்ட பெரிய நகரங்களில் எல்லாம் ஒடுகின்ற பஸ் சர்வீசை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால், பெரும்பாலும் இது போலவே நஷ்டத்திலேயே ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நம்மால் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது. அதே சமயத்தில் இதில் ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை வேறு ஒரு சர்வீசில் ஈடுசெய்து கொள்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கவேண்டியது அவசியம். அத்தகைய வாய்ப்பை சென்னை ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த அளவில் எந்த அளவுக்கு, அதிகாரிகள் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை அறிந்து கொள்வதற்கான புள்ளி விவரங்களை அறிந்து கொள்வதற்கு நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதோடு சென்னையில் டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்கின்றவர்கள் என்ற முறையில்--ஸீக்கேஜ்--என்ற அளவில்--பார்க்கும் போது 2 சத விகிதம் என்று தான் இருக்கிறது. பூனா நகரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 7 சத விகிதம் என்றிருக்கிறது. கல்கத்தா நகரில் 15 சத விகிதம் என்றிருக்கிறது. இதையெல்லாம் பார்க்கின்ற நோத்தில் இந்த ராஜ்யத்திலுள்ள நம்முடைய மக்கள் பெரும்பாலும் முறையாகத் தான் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே போன்று இந்த துறை

18th March 1966] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

யில் பணியாற்றி வருகின்ற கண்டக்டர்களும் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது. இதைப் பார்க்கும் போது, நஷ்டத்தைப்பற்றி ஓரளவுக்கு நம்மால் ஆறுதல் பெற்றுக் கொள்ள முடிகிறது. ஆனால் இந்த 2 சத விகிதம் இல்லாமல் இருப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுப்பது என்பதைப்பற்றி இந்தத் துறையினர் கவனம் செலுத்தவேண்டும். அரசாங்கத்தின் கவலையும் அதுவாகத்தான் இருக்கவேண்டும். இதைத் தவிர்ப்பதற்காக ஸ்டான்ட் கண்டக்டர்களை அங்கங்கே நியமித்து, பிரயாணிகளுக்கு எந்தவிதமான சிரமமும் இல்லாத அளவுக்குப் பார்த்துக்கொள்ள நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதே போன்று கண்டக்டர்கள், உள்ளேயிருப்பவர்கள் டிக்கட் எடுக்காமல் இருக்கிறார்களா என்பதையும் ஓரளவுக்குப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது தெரிகிறது. இன்னும் இதில் அதிகமான கவனம் செலுத்துவதின் மூலமாக இதில் இருக்கின்ற லீக்கேஜ்களையும் ஒட்டை ஒடிசல்களையும் தவிர்க்க முடியும். சென்னை நகரத்தில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் தான் 24 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. துரித பஸ்சர்வீஸ்கள்—அதாவது வெளியிடங்களுக்கு செல்லுகின்ற பஸ்கள் லாபகரமாகவே இருக்கிறது என்பதைப் புள்ளிவிவரங்களிலிருந்து தெரிந்துகொள்ள முடிகிறது. சமீபத்தில் நான் குஜராத் நகரத்திற்கு சென்றிருந்தேன், பம்பாய் நகரத்திற்கும் சென்றிருந்தேன். அந்தப் பகுதிகளில் எல்லாம், பெரும்பாலும், சென்னை ராஜ்யத்தைத் தவிர, குறிப்பாக ஆந்திரா ராஜ்யமாக இருந்தாலும் சரி, மகாராஷ்டிரா ராஜ்யமாக இருந்தாலும் சரி, மத்திய பிரதேசமாக இருந்தாலும் சரி, அங்கெல்லாம் இதற்காக பிளரலில் திட்டமிட்டு, திட்ட இலக்காக, ஐந்து வருடங்களில் இத்தனை ஜில்லாக்களிலுள்ள பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவது என்று திட்டமிட்டு அதைப் பின்பற்றி வருகிறார்கள். இந்த ராஜ்யத்திலும் அதே போல், ஒரு கொள்கையை வகுத்து, எந்த அளவுக்கு எந்தெந்த ஜில்லாவில், கிராமப்புறங்களிலுள்ள இடங்களுக்கு எல்லாம் சர்க்கார் தங்கள் பஸ்களை விஸ்தரிக்க முடியும் என்பதைப் பார்த்து, அதற்குத் தகுந்த வாறு விஸ்தரித்து, இந்தக் கொள்கையின் மூலமாக லாபகரமாக நடத்துவதற்கு முடியுமா என்பதையும் ஆலோசித்து, இதை ஏற்றுக்கொள்ள முடியுமா என்பதையும் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குஜராத் ராஜ்யத்தில் 95 சத விகிதம் வரை தேசியமயமாக்கியிருக்கிறார்கள். அதோடு சில இடங்களில் முனிசிபல் பஸ்களும் ஓடுகின்றன. கூட்டுறவு முறையிலும் பஸ்கள் நடத்தப்படுகின்றன. கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப் போலுத்த வரை, இப்போதைக்கு 75 சத விகிதம் சர்க்கார் தரப்பில் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதே போன்று சென்னைக்கு அருகில் இருக்கின்ற செங்கற்பட்டு ஜில்லாவில் பாதி அளவுக்குச் செல்லக் கூடிய முறையில் சர்க்கார் துறையை விஸ்தரித்திருக்கிறோம். இந்த நிலையில் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் முழு அளவுக்கும், செங்கற்பட்டு ஜில்லாவில் தோராயமாக குறிப்பிட்ட அளவுக்கு அதிக பட்சமாக எடுத்துக்கொண்டு சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை விஸ்தரிப்பதின் மூலமாக நமக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற நஷ்டத்தைப் போக்க முடியும் என்ற கருத்தை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்] [18th March 1966]

மற்றொன்றையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். திடீரென்று டாக்கி ஓட்டுகின்றவர்களால் ஸ்டிரைக் காலத்தில் பொது ஜனங்களுக்குப் பலவிதமான சிரமங்கள் ஏற்படுகின்றன. அப்படிப்பட்ட நேரத்தில் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலிருந்து லக்ஷுவரி ஜீப் போன்ற கார்களை விடுவதாக முன்பே திட்டம் இருந்தது—அதை அமல் நடத்துகின்ற முறையில் குறைந்தது 100 டாக்கிகளையாவது சர்க்கார் துறையிலிருந்து விடுவதற்கு முன்வந்தால், பொது ஜனங்களுக்கு ஏற்படுகின்ற சிரமங்களை நம்மால் தவிர்க்க முடியும். பஸ் ஸ்டாண்ட்களை விரிவு செய்வதில் தூத்துக்குடியில் ஒன்றிரண்டு எக்கர் நிலத்தை வாங்கி இதற்காக ஏற்பாடு செய்திருப்பது மிகவும் மகிழ்ச்சியாக இருக்கிறது. திருச்செந்தூர் தாலுகாவைப் பொறுத்த வரைக்கும், டிரான்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மென்டில் போடப்பட்டிருக்கும் 'மேப்' பில் திருச்செந்தூர் தாலுகாவே இல்லை, திருச்செந்தூர் தாலுகாவில் சர்க்கார் பஸ்ஸை ஓடவில்லை—திருச்செந்தூர் தாலுகாவின் தலைநகரமாக இருக்கின்ற இடம்—திருச்செந்தூர் புண்ணியக்ஷேத்திரமாக விளங்குகிறது. இப்படிப்பட்ட இடத்திலிருந்து பல பகுதிகளுக்கு சர்க்கார் பஸ்கள் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதைப் போலவே திருச்செந்தூரில் அரசாங்கம் நவீன பஸ் ஸ்டாண்ட் வசதியைத் துரிதமாகக் கொடுக்க வேண்டும்.

திருநெல்வேலியிலிருந்து மதுரை வரை எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் நான் பிரயாணம் செய்திருக்கிறேன்; திருநெல்வேலியிலிருந்து மதுரை வரையில் நம்முடைய பஸ்ஸுக்கும் பிறர் பஸ்களுக்கும் கட்டணத்தில் இரண்டு ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது. நாம் பஸ் கட்டணத்தை ஏற்றி இருப்பதன் காரணமாக, மற்றவர்கள் ஏற்றாமல் இருப்பதன் காரணமாக இந்த வித்தியாசம் இருக்கிறது. இந்த வித்தியாசம் இருக்கலாமா என்று பரிசீலிக்கவேண்டும். மதுரை நகர் கோயில் வழியிலே இருப்பதிலே நகர் கோயிலுக்கும் மதுரைக்கும் மத்தியில் கோவில்பட்டியில் நவீன பஸ் ஸ்டாண்ட் வசதி செய்து கொடுப்பதைப் பற்றித் தீவிரமாக ஆலோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எட்டையபுரம், சாத்தூர் ஆகிய இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்ட்களில் சாதாரண சுகாதார வசதிகள் கூட இல்லாமல் இருக்கிறது. இதை மாற்றி அமைக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்வது நல்லது என்று நினைக்கிறேன்.

அதைப் போல கன்னியாகுமரியிலிருந்து திருச்செந்தூர் வரையில், தூத்துக்குடி வரையில் துரித பஸ் விடவேண்டுமென்றால், தற்போதைய திட்டப்படி 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட ரூட்களில்தான் சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடலாம் என்று இருக்கிறது. குற்றாலம், தென்காசி, தூத்துக்குடி, திருச்செந்தூர் பகுதிகளுக்கு கன்னியாகுமரியிலிருந்து துரித பஸ் விடும் வசதியைச் செய்து 120 மைலுக்கு உட்பட்டு இருந்தாலும் விதிவிலக்குக் கொடுத்து அந்த இடங்களுக்கு விசேஷ எக்ஸ்பென்ஷன் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

18th March 1966] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

இராமநாதபுரம் வரையில் இருக்கிற பஸ் வசதியை மண்டபம் வரையில் நீடித்து, இந்த வசதியைச் செய்து ராமேஸ்வரத்திற்கு இணைப்பு கொடுக்க முடியும் என்று நினைக்கிறேன்.

இந்தத் துறையிலே மற்றொரு புள்ளிவிவரம் கவனித்தேன். கன்னியாகுமரியில் மைலுக்கு 11 பைசா செலவு ஆனது 9 பைசா வாகக் குறைந்திருக்கிறது. சென்னையில் 12 பைசா, 12 பைசா வாக இருக்கிறது. துரித பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் 7 பைசா 7 பைசாவாக இருக்கிறது. கன்னியாகுமரியில் 2 பைசா குறைவதற்கு விசேஷமான காரணம் இருக்க முடியுமா என்று தீவிரமாகப் பரிசீலிப்பதன் மூலமாக, அந்த சிக்கன வசதி மற்ற இடங்களுக்கும் கிடைக்க முடியுமா என்று அரசாங்கம் தீவிரமாக யோசனை செய்யலாம்.

சென்னை நகரிலே இன்றைய தினம் இருக்கிற கட்டணத்தைப் பொறுத்த வரையில்—நான் மற்றப் பகுதிகளில் இருக்கிற கட்டணத்தையும் பார்த்திருக்கிறேன். அங்கெல்லாம் 10 பைசா கட்டணம் என்றால் குழந்தைகளுக்கு 5 பைசா வாங்குகிறார்கள். சென்னையில் கூட அந்த முறையில் குழந்தைகளுக்குப் பாதிக்கட்டணம் என்று வைத்து, கட்டண விதாசாரத்தையும் 5 பைசா, 10 பைசா, 15 பைசா என்ற முறையில் மாற்றி அமைக்க முடியுமா, இதில் உள்ள சிரமங்களைப் போக்க முடியுமா என்று பார்த்து அந்த முறையில் துரிதமாக வளர்ச்சி அடைய, லாபம் அடைய முயற்சிக்கலாம்.

சென்னை தமிழ் நாட்டின் தலைநகரம். சென்னை நகரில் பஸ் கண்டக்டர்கள் ஒருவரை ஒருவர் 'நீ' என்று பேசக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. கண்டக்டர்கள் மற்றவர்களோடு பேசும்போது 'நீ' என்பதற்கு பதில் 'நீங்கள்' என்றும், 'வா' என்பதற்குப் பதில் 'வாருங்கள்' என்றும் பேசும் முறையில் தமிழ் நாட்டின் தலைநகரில் பழகும் அருமை சிறப்பாக அமையக் கூடிய முறையில் அத்தகைய நல்ல பாஷையைத் தெரிந்துகொண்டு மக்களிடத்திலே மரியாதையாகப் பழகவேண்டும். இதன் மூலம் கண்டக்டர்கள் மற்றவர்களுக்கு வழி காட்ட முடியும் என்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. எஸ். முருகையன் : கனம் சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் இந்த மன்றத்திலே தாக்கல் செய்யப்பட்டிருக்கும் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள், போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவுகள் என்ற மான்யக் கோரிக்கைகளின் மீது எனது கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்றையதினம் நம் மாநிலத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் 6,409 என்று புள்ளிவிவரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே சர்க்கார் துறையிலே ஓடக் கூடிய பஸ்கள் 1,300 என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. சர்க்கார் துறையிலே ஓடக் கூடிய பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் இந்த ஆண்டு நஷ்டம் என்று குறிப்பிடப்

[திரு. எஸ். முருகையன்] [18th March 1966]

பட்டிருப்பது ரூ. 28 லட்சம். அரசாங்கத்தில் நடத்தக் கூடிய பஸ்களில் நஷ்டம் கொஞ்சமாக இருக்கிறது என்று சொல்லலாமே. தனியா, தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ்களையும், சர்க்கார் பஸ்களையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துகிற ஆறு ஆயிரத்து சொச்சம் பஸ்களில் வருஷம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 கோடிக்கு மேல் லாபம் சம்பாதித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சர்க்கார் பஸ்களில் நஷ்டக் கணக்கு காட்டுகிறோம் என்றால், என்ன காரணம் என்று எங்களால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. வேண்டுமானால் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம், 'அவர்கள் நடத்துகிற பஸ்கள் நல்ல வசதி உள்ளவை; நாங்கள் மக்களுக்கு வேண்டிய எல்லா வசதிகளையும் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம்' என்று. ஆனால் உண்மையிலேயே மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நம்முடைய பஸ்களிலெல்லாம் கட்டணம் கிலோமீட்டருக்கு 2 பைசா, மற்றவைகளிலெல்லாம் 3 பைசா.

திரு. எஸ். முருகையன் : அதாவது சர்க்கார் பஸ்களில் நகரில் மட்டும் குறைந்த கட்டணம் வாங்குகிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். வெளியூர் பஸ்களில் தனியார்கள் குறைந்த கட்டணம் வாங்கி, அவர்களுக்கு 40 கோடி ரூபாய் லாபம் வருகிறது. . . .

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சர்க்கார் நகர பஸ்களிலே நாம் கிலோமீட்டருக்கு 2 பைசா வாங்குகிறோம். தனியார் 3 பைசா வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது தான் வித்தியாசம் என்று சொன்னேன். அதற்குக் காரணங்களைப் பின்னால் விளக்குகிறேன்.

திரு. எஸ். முருகையன் : நகர பஸ்களை மட்டும் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். வெளியிலே ஓடுகிற பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் சர்க்கார் பஸ்களை விடக் குறைந்த கட்டணம் வாங்கி தனியார்கள் வருடம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40—50 கோடி லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்றால், சர்க்கார் பஸ்களில் நஷ்டம் வருகிறது. தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளை ஊக்குவிக்கிறதே தவிர இன்றைய தினம் சர்க்காரிலே பஸ்ஸை நடத்தி நஷ்டக் கணக்கை காட்டுகிறார்கள். இதற்கு வேறு காரணம் இருக்க முடியுமா என்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். மக்களுக்கு எல்லா வசதிகளையும் செய்கிறோம். தனியார்கள் செய்யவில்லை என்று சொன்னார்கள். இன்றைய தினம் தனியார் பஸ்களில் 60 பேர்களுக்கு மேல் ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுகிறார்கள். குறிப்பாக காங்கிரஸ் பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் அந்த மாதிரி 60 பேர்கள் ஏற வேண்டிய இடத்தில் 120 பேர்களை ஏற்றிக் கொண்டு செல்லுகிறார்கள். அவர்களைக் கேட்டால், 'எங்களைச் சொல்லுகிறீர்களே, சர்க்கார் பஸ்கள் எப்படி ஓடுகின்றன என்று சென்னையில் போய்ப் பாருங்கள். 60 பேர்கள் போகக் கூடிய பஸ்களில் 100, 150 பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுகிறார்களே, சர்க்காருக்கு ஒரு சட்டம், எங்களுக்கு ஒரு சட்டமா' என்று கேட்கிறார்கள், சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ்ஸில் நஷ்டக் கணக்கு காண்பிப்பது

18th March 1966] [திரு. எஸ். முருகையன்]

தனியார்களை ஊக்குவிக்க, அவர்கள் மேலும் மேலும் காங்கிரசை ஆதரிக்க. சர்க்கார் பஸ்ஸில் அதற்காகத் தான் நஷ்டக் கணக்கு காட்டப்படுகிறதே தவிர, உண்மையிலேயே நஷ்டத்திற்கு வேறு காரணம் என்ன என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, தனியார் பஸ்களில் எவ்வளவு லாபம் அடைகிறார்கள்? சர்க்காரிலே ஏன் 120 மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள பஸ்களை மட்டும் எடுத்து நடத்துகிறார்கள். ஒவ்வொரு ஆண்டும் அதைக் குறைத்துக் கொண்டு வந்து, இந்த ஆண்டு 120 மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள பஸ்களை மட்டும் நடத்துவது. அடுத்த ஆண்டு 100 மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள பஸ்களையெல்லாம் நடத்துவது. அடுத்த ஆண்டு 75 மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள பஸ்களையெல்லாம் எடுத்து நடத்துவது என்று கொள்கையை வகுத்து கொஞ்சம் கொஞ்சமாக தேசியமயமாக்கினால் என்ன என்று கேட்க விரும்புகிறேன். இது போன்ற பஸ்களை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டால் பஸ் முதலாளிகளுடைய ஆதரவு கிடைக்காது என்று பயம் இருந்தால், தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் என்ன செய்ய முடியும்? அந்த மாதிரி பஸ்களையெல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொண்டு, பணமெல்லாம் அரசாங்கத்திற்கு வந்து, மேலும் பல திட்டங்கள் போட்டு பஸ் முதலாளிகளின் யதேச்சாதிகாரத்தைப் போக்க முடியும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, சர்க்கார் பஸ்கள் வெளியிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் ஒவ்வொருவரும் ஸ்பேர் பஸ் என்று 4-5 பஸ்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். அவைகளையெல்லாம் 'டீரிஸ்ட்' என்று போட்டு அதிகமாக லாபம் சம்பாதித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சர்க்காரிலே ஒவ்வொரு ஸென்ட்டிலும், ஒவ்வொரு மாவட்டத் தலைநகரிலும் ஆங்காங்கு டீரிஸ்ட் பஸ் என்று 2-3 பஸ்களை வைத்து நடத்தினால் உண்மையிலேயே அந்த லாபம் சர்க்காருக்கு வரும். அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம். இந்த பஸ்களிலேயே நஷ்டம் வருகிறதே என்று, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களையே டீரிஸ்ட்டாக ஏன் வெளியில் விடுவானேன்? என்று சொல்லலாம். சாதாரண பஸ்களையே 63 பேர் போகக் கூடிய பஸ்களையே தனியார் வைத்து நடத்துகிறார்களே அது மாதிரி சாதாரண பஸ்களை என் நடத்தக் கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

இரண்டு மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு சர்க்கார் பஸ்கள் திண்டிவனத்திலிருந்து சென்னைக்கு சிலநாள் சாதாரண பஸ் ஓடிக்கொண்டிருந்தது. சென்னையிலிருந்து வேலூருக்கு சாதாரண பஸ் ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அவைகள் 20-25 நாட்கள் ஓடியதே தவிர இப்போது ஓடவில்லை. மக்களெல்லாம் இந்த பஸ்களில் விரும்பி ஏறி(ரை)கள். கட்டணம் கூட தனிப்பட்டவர்களுடைய பஸ்களை விடக் குறைவாக இருந்தது. என்ன காரணமோ தெரியவில்லை, பஸ் நின்றுவிட்டது. அந்தப் பகுதி பஸ் முதலாளிகளெல்லாம் சர்க்காரை அணுகி, எங்களுக்கு நஷ்டம் வருகிறது, அதனால் சர்க்கார் நடத்தக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொண்டார்களோ என்னவோ தெரியவில்லை. அப்படி நஷ்டம் என்றால் அதற்கு உரிய கணக்கைத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னென்றால்

[திரு. எஸ். முருகையன்] [18th March 1966]

நாங்கள் பார்த்த வரையில் வேலூருக்குச் சென்று வரும் நேரத்தில் பார்த்தபோது, ஏராளமான கூட்டம் அதிலே சென்று கொண்டிருந்தது. இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

12-00.
noon.

ஆறு மாதங்களுக்கு முன்பாக 'மெயில்' பத்திரிகையில் ஒரு விளம்பரம் வந்தது. அதாவது சில பஸ் ரூட்கள் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று. அந்த விளம்பரத்தில் திருவண்ணாமலை சென்னை பஸ் ரூட் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று கூறப்பட்டிருந்தது. வேறு எந்த பேப்பரிலும் அந்த விளம்பரம் வரவில்லை. ஆறு மாதங்களுக்கு மேலாகியும் அதனுடைய நிலை என்ன என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் இந்த ரூட்டை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தக்கூடாது என்று சொல்லி விட்டார்களா? சர்க்கார் பஸ்களை அந்த மார்க்கத்தில் நடத்தினால் நல்ல லாபம் வரும் என்று நன்றாக சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். சர்க்காருக்கு லாபம் வரக்கூடிய ரூட்கள் இவையெல்லாம். இந்த ரூட்களில் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் லாபம் சம்பாதிக்கும்பொழுது ஏன் சர்க்கார் லாபம் அடையக்கூடாது?

அது மாத்திரமல்ல. எங்களுடைய பகுதியிலே சென்னைக்கும் கோவைக்கும் ஒரு பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த பஸ் சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டு, வேலூர் வந்து, போளூர்-செங்கத்திற்குச் செல்லுகிறது. செங்கத்திற்கும், போளூருக்கும் இடைவெளி 30 மைல். வழியிலே அந்த பஸ் எங்கும் நிற்பது கிடையாது. அப்படி நிற்காமல் இந்த பஸ் போய்க்கொண்டே இருக்கிறது. இடைவெளியில் பிரயானிகள் ஏறவும், இறங்கவும் முடிவதில்லை. அதனால், பஸ் காலியாகவே சென்று கொண்டிருக்கிறது. இப்படி காலியாகச் சென்று கொண்டிருக்கிற காரணத்தினால், இந்த பஸ்ஸை போளூரிலிருந்து திருவண்ணாமலைப் பகுதிக்கு திருப்பி விட்டால் சர்க்காருக்கு நல்ல லாபம் வரும். ஏராளமாக பாசெஞ்சர்கள் ஏறுவார்கள் என்று இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் சமீபத்தில் சென்னைக்கும் கிருஷ்ணாகிரிக்கும் பஸ் விடத் தொடங்கியிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ் செய்யாறு, ஆரணி, போளூர், செங்கம் என்ற ரூட்டில் கிருஷ்ணாகிரிக்கு விடுகிறார்கள். அந்த பஸ்ஸை திருவண்ணாமலைப் பகுதிக்குத் திருப்பிவிட்டால், சர்க்காருக்கு ஏராளமாக லாபம் வரும். அப்படி மாற்றி விடுவதால் 10 மைல் அதிகமாகும். ஆனால், அந்த 10 மைல் தூரத்திற்கு ஏராளமான டிக்கட்டுகள் திருவண்ணாமலையில் ஏறும், சர்க்காருக்கு அதிக வருமானம் வரும். இப்பொழுது திருவண்ணாமலையிலிருந்து கிருஷ்ணாகிரிக்குத் தனிப்பட்டவர்கள் பஸ் விடுகிறார்கள். 4, 5 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த பஸ்களெல்லாம் 50 டிக்கட் ஏற்றிக்கொண்டு போகலாம் என்றால், 100, 125 டிக்கட் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். காரணம், அவர்கள் ஏற்ற முடியாது என்று மறுத்தால் கூட, பிரயானிகள் தொல்லை கொடுத்து, 'எப்படியாவது எங்களை ஏற்றிக்கொள்ளவேண்டும், நாங்கள் பங்களளுக்குப் போகவேண்டும், கிருஷ்ணாகிரி வரையில்

18th March 1966] [திரு. எஸ். முருகையன்]

தொண்டுபோய் விட்டுவிடுங்கள்' என்று சொல்லுகிறார்கள். சர்க்கார் பஸ் இரண்டு பஸ்களை திருவண்ணாமலைப் பகுதியில் திருப்பி விட்டால், மக்களுக்கு மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும். இப்படி பஸ்களை மாற்றிவிடுவதால் சர்க்காருக்கு அதிக லாபம் வரும்.

அடுத்தபடியாக, நாகப்பட்டினத்திற்கும் ஜோலார்பேட்டைக்கும் பஸ் விட்டால், சர்க்காருக்கு அதிக லாபம் வரும். அந்தப் பகுதியில் உள்ளவர்கள் பங்களுருக்கு நேராகப் போக முடியவில்லை. நாகை, மாயூரம், சிதம்பரம், கடலூர், விழுப்புரம், திருவண்ணாமலை வழியாக ஜோலார்பேட்டை ஸ்டேஷனுக்கு பஸ் விட்டால் சௌகரியமாக இருக்கும். பங்களுருக்குப் போகவேண்டுமென்றால், அல்லது பங்களுரிலிருந்து வரவேண்டுமென்றால் இங்கெல்லாம் பஸ் வசதி கிடையாது. ஆகவே, இந்தத் திட்டத்தைப் பரிசீலனை செய்து, இதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும்.

அதுபோல கடலூருக்கும் ஜோலார்பேட்டைக்கும் பஸ் விட வேண்டும். கடலூரிலிருந்து ஏராளமான பேர்கள் பங்களுரில் குடியேறியிருக்கிறார்கள். அவர்களெல்லாம் திருவண்ணாமலைக்கு வந்து சேர்ந்துவிட்டால், பஸ் கிடைக்காமல் பல தொல்லைக்கு ஆளாகவேண்டியிருக்கிறது. இரவில் பஸ் ஸ்டாண்டிலேயே படுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். காலையிலே தான் பஸ் கிடைக்கிறது. அவர்கள் தங்கள் பணத்தையும் பரிகொடுக்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, ஜோலார்பேட்டைக்கு பஸ் வசதி செய்துகொடுத்து விட்டால், ஜோலார்பேட்டையிலிருந்து பங்களுருக்கு ரயில் வசதி இருக்கிறது. ஜோலார்பேட்டைக்கு பஸ் விட முடியவில்லை என்றால், கிருஷ்ணகிரிக்குக் கூட அந்த பஸ்ஸை நீடித்தால் நிச்சயம் நல்ல வருமானம் வரும் என்று அமைச்சர் அவர்களுக்கு இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தத் திட்டங்களெல்லாம் சர்க்காருக்கு வருமானத்தைத் தேடித்தரக்கூடிய திட்டங்கள். ஆகவே, இவைகளைப் பரிசீலனைசெய்து பார்க்கவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். வெட்டுப் பிரேரோபணையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: கனம் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். முதலில், அரசாங்கத்தினுடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால், அவை மிகவும் நன்றாக இருக்கின்றன. அவைகளில் வேலை செய்கின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் ரொம்பவும் எக்ஸ்பெர்ட் என்று தான் சொல்லவேண்டும். 12-05 க்கு திண்டுக்கல்-லுக்குப் போகவேண்டுமென்றால் அந்த நேரத்திற்கு திண்டுக்கல் போய்ச் சேர்ந்து விடுகிறது. அவர்கள் நல்ல முறையில் சேவை செய்கிறார்கள். இருந்தாலும் ரொம்ப ஆக்சிடெண்டுகள் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் சம்பந்தப்பட்டவரை ஏற்படுகின்றன. அதுவும் என்னுடைய தொகுதியில் ரொம்ப

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்] [18th March 1966]

ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்பட்டுவிட்டன. அதற்குக் காரணம் என்ன வென்று பார்க்கவேண்டும். நான் அது பற்றி எழுதிவைத்திருக்கிறேன். இன்றைக்கு அமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுக்கிறேன். காரணம், ஹார்ன் சரியாக கேட்பதில்லை. முன்னாலே பஸ்ஸில் இருப்பவர்களுக்குக்கூட சரியாக கேட்பதில்லை. முன்னாலே போகின்றவர்களுக்கும் சரியாகக் கேட்கவில்லை. ரொம்ப ஹைஸ்பீடில் போகும்பொழுது, ரொம்ப பெரிய பஸ்ஸாக இருப்பதினால், ஹார்ன் சரியாகக் கேட்பதில்லை. ஹார்ன் கேட்டு முன்னால் செல்பவர்கள் ஒதுங்குவது கிடையாது. பின்னாலே வருகின்றவர்களுக்கும் கார், பஸ், லாரி, எதுவாக இருந்தாலும் சரி, லீக்னஸ் சரியாகத் தெரியவில்லை. முனுக்கு முனுக்கு என்று சிக்னஸ் ரொம்பவும் சிறியதாக இருக்கிறது. இந்த இரண்டையும் மாற்றி நல்ல முறையில் அமைத்தால் ஆக்சிடென்டுகள் ஆவதை ஓரளவுக்குத் தவிர்க்க முடியும் என்று நான் மிகவும் பணிவன்போடு கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் மதுரையிலிருந்து திருச்சிக்கு மாலை 6-40 ; 6-45 க்குப் புறப்படுகிறது. அதே சமயத்தில் திருச்சிக்கு ரயிலும் இருக்கிறது. ஆகவே, அதே நேரத்திற்கு ரயில் இருக்கும்பொழுது ரயிலில் தான் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இந்த டயத்தை மாற்றி அமைத்தால் பஸ் மூலம் பிரயாணம் செய்வதற்கு அதிக வாய்ப்பு இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களிலே தனியாக பஸ் ஸ்டாண்டு இல்லை. மதுரை சென்னைக்கு அடுத்து பெரிய நகரம். தற்சமயம் மதுரையில் அரசாங்க பஸ் நிலையம் இல்லை. பஸ் எத்தனை மணிக்கு, புறப்படுகிறது, எப்பொழுது வருகிறது என்றெல்லாம் கேட்டால், தகுந்த பதில் கிடைப்பது கிடையாது. அதுவும் அரசாங்க பஸ் நின்றால், அதைப் பார்த்தால் நம்முடைய பஸ், அதில் போக வேண்டும் என்ற ஆசை ஏற்படுகிறது. பஸ் டைம் பற்றி எல்லாம் விவரம் சொல்லுவதற்குச் சரியான ஆள் இல்லை. மதுரையில் பஸ் ஸ்டாண்டிற்காக 5 ஏக்கர் புறம்போக்கு நிலத்தை ஓரரி பண்ணக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் துரிதப்படுத்த வேண்டும். 1966-67-ம் ஆண்டிற்குள் மதுரையில் சர்க்கார் பஸ் நிலையம் ஒன்று தனியாக அமைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும்.

இப்பொழுது 75 மைலுக்கு மேலுள்ள ரூட்களைத்தான் அரசாங்கம் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற ஒரு நிபந்தனை இருக்கிறது. 75 மைல் என்று இருப்பதை மாற்றி, 50 மைலுக்கு மேலே உள்ள ரூட்களையும் தேசிய மயமாக்கி அங்கெல்லாம் சர்க்கார் பஸ்களை ஈடுபடக்கூடிய ஒரு நிலைமையை உருவாக்கினால் மக்களுக்கு நல்ல சேவை செய்தவர்களாவோம். மதுரை-பழனி, மதுரை-கொடைச் சேனல், மதுரை-பெரியகுளம் பகுதிகளுக்கு அரசாங்கம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

18th March 1966] [திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

இப்பொழுது எம்.பி.-க்களுக்கு ரயிலில் பாஸ் கொடுக்கிறார்கள் அதுபோல பஸ்களில் எம்.எல்.ஏ.-க்களுக்கு பாஸ் கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும். காசு கொடுக்கவேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை. அடிக்கடி எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் நாம் போய்க் கொண்டிருக்கப்போவதில்லை. அதற்கு நேரமும் கிடையாது. ஆகவே, மத்திய அரசாங்கம் பாஸ் கொடுப்பதுபோல், மாநில அரசாங்கமும் பஸ்களில் போவதற்கு எம்.எல்.ஏ.-க்களுக்கு பாஸ் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்னையைப் பொறுத்த அளவிலே நமக்கு 24 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்றால் அது மிகவும் வேதனைக்குரிய விஷயம். ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் லிப்டிங் பாசெஞ்சர் 35 பேர்கள், ஸ்டாண்டிங் பாசெஞ்சர் 25 பேர்கள் என்று விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், நிற்பவர்கள் 25 பேர்களுக்குப் பதிலாக ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் 70, 80, 90 பேர்கள் நிற்கக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. கால் வைத்து ஏறக்கூடிய இடத்திலேயே 5, 6 பேர்கள் நின்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இம்மாதிரி சமயத்தில் எல்லோருக்கும் டிக்கட்கொடுக்கிறார்களோ கொடுக்காமல் விட்டுவிடுகிறார்களோ, என்று தெரியவில்லை. இம்மாதிரி நிலைமையில் பஸ் டைமிங்கை மாற்றி, காலை 9 மணியிலிருந்து 11 மணி வரையில், மாலை 4 மணியிலிருந்து 7 மணிவரையிலும் ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாப்பிலிருந்து 3 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ், 5 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ், அம்மாதிரி பஸ்களை விடக்கூடிய ஒரு நிலையை உருவாக்கினால், இந்தக் கூட்டத்தை ஓரளவுக்குத் தவிர்க்க முடியும்.

பெண்கள் சீட்கள் பற்றிப் பல முறை சட்டாபையிலே கூறியிருக்கிறேன். நாங்கள் பெண் எம்.எல்.ஏ.-க்கள் சைநாப்பேட்டைக்கு போகவேண்டும் என்றால் இங்கிருந்து டாக்சியில் போய்விடுகிறோம். கடைசியாக வேலையை முடித்துக்கொண்டு, மாலையில் திரும்பும் பொழுது எதற்காக அனாவசியமாக டாக்சிக்கு ரூ. 4, 5 கொடுக்க வேண்டும் 5 மணிக்கு மேல் ஆகிவிட்டதே, ஏதாவது பஸ்ஸில் போகலாம் என்று நினைத்து பஸ் ஸ்டாண்டுக்கு வந்தால், பஸ்ஸில் ஏற முடிவது கிடையாது. 25 பேர்கள் நிற்கக் கூடிய இடத்தில், 70, 80 பேர்கள் நின்றால், பெண்கள் சென்று நடுவிலே மாட்டிக்கொண்டால் எவ்வளவு பரிதாபகரமாக இருக்கும் என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மனத்தில் வைத்து, இப்பொழுது பெண்களுக்கு 13 சீட்கள் என்று இருப்பதை 20 சீட்களாக உயர்த்த வேண்டும். அதாவது 35 சீட்களுக்கு 20 சீட்கள் பெண்களுக்கு என்று ஒதுக்க வேண்டும். நிற்கிறவர்கள் நின்று கொண்டிருக்கட்டும்; பெண்களை உட்கார வைப்பதற்கு இம்மாதிரி பஸ்ஸில் வசதி செய்து கொடுத்தால் பெண்கள் பஸ்களில் வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு வேலை கொடுக்கிறோம். எத்தனையோ பேர்கள் மிலிடரியில் வேலை செய்துவிட்டு வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு ஹெலி ஹெலிக்ரென் ஓட்டுவதற்கு லைசென்ஸ் இருக்கிறது. இருந்தாலும் அவர்கள் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டு டிபார்ட்

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்] [18th March 1966]

மெண்டுக்கு அப்ளிகேஷன்போட்டு, ஓராண்டுகாலம், இரண்டு ஆண்டு காலமாகியும் கூட வேலைக்கு ஆர்டர் வரவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென்னுக்கு சகல குவாலிபிகேஷன்களும் இருந்தால், அவர்களுக்கு உடனே டிரைவர், கண்டக்டர் வேலை கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நான் பல முறை சட்ட மன்றத்தில் கூறியிருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்களிடத்திலும் சொல்லியிருக்கிறேன். ஹரிஜன மக்களுக்கு தனியார் நடத்தக்கூடிய துறைகளில் 25 சதவிகிதம் வேலை வாய்ப்பு அளிக்கவேண்டும் என்று கூறியிருக்கிறேன். தனியார் நடத்துவது சென்டிரல் கவர்ன்மெண்டால் லைசென்ஸ் கொடுக்கக் கூடியது, ஆகவே அவர்களை அம்மாதிரிக் கட்டுப்படுத்த முடியாது என்று பல முறை பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால், இந்த ஸ்டேட் ப்ராவிஸ்போர்ட்டிலாவது, தகுதியுள்ள எல்லா க்வாலிபிகேஷனும் இருக்கும் அரிசன மாணவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புக்கள் கொடுக்க வேண்டும். இப்பொழுது வந்திருக்கக் கூடிய மனுக்களைப் பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்தத் துறையில் அரிசன மக்களுக்கு வேலை கிடைக்க வசதி செய்து கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும்.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair.)

பஸ் ஏறும் போது, ஒரு காலைப் படியில் வைத்துக் கொண்டு, இன்னொரு காலைக் கிழேயிருந்து எடுப்பதற்குள்ளாகவே, 'ரைட்' கொடுத்து விடுகிறார்கள். அப்பொழுது திடீரென்று கிழே விழுந்து விடக்கூடிய நிலைமைதான் ஏற்படுகிறது. கண்டக்டர்களுக்கு மரியாதை தெரிவதில்லை. மரியாதை வாரம் என்று நடத்துகிறோம். இருந்தாலும் இன்னும் அவர்களுக்குக் கற்றுக் கொடுக்க வேண்டும். 'என்ன அம்மா, அங்கே போய் உக்காரு' என்று பேசக்கூடிய தன்மையைத்தான் பார்க்கிறோம். (குறுக்கீடு) அப்படி இல்லை; அந்த நிலையை மாற்றுவதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஏனென்றால் சென்னையை மற்ற மாநிலங்களுக்கு எடுத்துக்காட்டாக இருந்து வருகின்றது.

இன்னும் ஒரே ஒரு வார்த்தை. கிராமப் புறங்களிலே ஜீப் பஸ் விடுவதற்குத் தனியார் தயாராக இல்லையென்றால், அதை சர்க்காரே ஏற்று நடத்தலாம். கிராம மக்களுக்கு அதிகக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஒரு ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டும் என்றால், 5, 6 மைல்கள் கட்டை வண்டியிலோ அல்லது நடந்தோ தான் போக வேண்டும். ஆகவே, நமக்கு நஷ்டம் வந்தாலும் பரவாயில்லை என்று சர்க்காரே அப்படி ஜீப் பஸ்களை விட வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு முடிக்கிறேன்.

திரு. எம். எஸ். மணி : கனம் மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே இந்த மானியத்தின் மீது எங்கள் கட்சித் தோழர்கள் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

18th March 1966]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

ஒவ்வொரு ஆண்டும் இந்த மானியத்தின் மீது நடைபெறும் விவாதத்திலே நாட்டிலே ஓடுகின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை எழுப்பிவந்தோம். ஆனால், இன்றிலிருந்து, இந்த மன்றத்திலே அந்தக் கோரிக்கையைச் சொல்லுவது இல்லை என்ற முடிவை நான் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறேன். அதற்குக் காரணம், நேற்றைய தினம் தொழில் அமைச்சர் குறிப்பிட்டார்கள், 'எங்கள் தேர்தல் பிரகடனத்தில், கலப்படப் பொருளாதாரம் தான் எங்கள் கொள்கை என்று கூறியுள்ளோம்' என்று. அப்படியானால், கலப்படப் பொருளாதாரத்தில் சோஷலிசத்தைப் பெறுவோமா என்பது சந்தேகம் தான். கொள்கை அளவில் கலப்படப் பொருளாதாரமாக ஏற்பட்டு விட்டால், என்றென்றைக்கும் சோஷலிசத்தைக் காணமுடியாது என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதன் காரணமாக, தேசியமாக்க வேண்டும் என்று சொல்லுவதை இங்கே நிறுத்திக் கொண்டேன்.

இப்பொழுது நட்டக் கணக்குக் காட்டியிருக்கிறார்கள். இப்படி நட்டக் கணக்குக் காட்டியிருக்கிற நேரத்தில், எதனால் நட்டம் என்று விளக்கம் சொன்னார்கள். நகரத்தில் ஓடும் பஸ்களுக்கு இரண்டு பைசாதான் மைலுக்குக் கட்டணம் அதாவது கிலோமீட்டருக்கு என்றும், அதே நேரத்தில் வெளி ஊர்களில், நகரங்களில் ஓடும் பஸ்களுக்கு மூன்று பைசா வரூல் செய்கிறார்கள். அதனாலும் நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், ஜனங்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காக இந்த பஸ்களை ஒட்டுகிறோம் என்கிறார்கள். நாங்கள் இரண்டு பைசா வாங்குகிறோம். பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காக என்று சொல்லும் போது, வெளியூரிலே ஓடுகிற எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸுக்கும் அதே மாதிரிக் கட்டணத்தை ஏன் வாங்கக் கூடாது. தனியார் குறைத்துக் கட்டணம் வாங்குகிறார்களே? பொது மக்களுடைய நன்மையைச் செய்கிறோம் என்கிற போது. அதையும் குறைத்தால் என்ன? நகரத்தில், வெளியூரில் ஏன் இப்படியிருக்கிறது. என்பதற்குச் சரியான பதில் சொல்லவில்லை. நட்டம் ஏற்படவில்லை என்று காரணத்தைடு சொல்ல முடியும். பீக் அவர்சிலே அதிகக் கட்டம் இருக்கிறது. மற்ற இடைவேளைகளில் கும்பல் அதிகம் இல்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால், பீக் அவர்சில் மக்கள் அதிகமாக ஏறுகிறார்கள்; அவர்களுடைய எண்ணிக்கை அந்த வண்டியில் எவ்வளவு என்று பார்த்தால், 45, 50 பேர்கள் ஏறக்கூடிய வண்டியில், கிட்டத்தட்ட 90 பேர்கள் ஏறுகிறார்கள். கும்பல் இல்லாத நேரத்தில், குறையும் ஆட்களுக்கு அது சரிக்கட்டி விடும். ஏன் நட்டம் ஏற்படுகிறது? நட்டம் என்றால், மற்ற நகரங்களில் தனியார் பஸ்களை ஸரண்டர் செய்திருக்கிறார்களா? நட்டம் ஏற்பட்டால், ஸரண்டர் செய்ய வேண்டும் என்று இருக்கிறது. இதுவரையில் எவ்வளவு பேர்கள் அப்படி ஸரண்டர் செய்திருக்கிறார்கள்? அந்தக் கணக்கைக் கொடுத்தால் இந்த வாதத்தை ஏற்றுக் கொள்ள முடியும். அது இல்லாதவரை இந்த வாதத்தை என்னால் ஒத்துக் கொள்ள முடியாது, என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[திரு. எம். எஸ். மணி] [18th March 1966]

பொதுவாக, இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற கணக்கில் சென்னை கிளையைப் பொருத்த வரையில், 1,93,00,000 அளவுக்கு மக்கள் குறைவாக பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். அதேபோல கன்னியாகுமரி கிளையில் 50,000 குறைவாக பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். ஒரு துணைக் கேள்வி எழுப்பிய நேரத்திலே, கடந்த சட்ட மன்றக் கூட்டத்திலே, கட்டணம் உயர்த்தப் பட்டதன் காரணமாக மக்கள் அதிகமாகச் செல்வதில்லை என்பது அமைச்சருக்குத் தெரியுமா என்று நான் கேட்டபோது, அமைச்சர் அந்த நேரத்தில் குறிப்பிட்டார்கள். அங்கத்தினர் சொல்லுவது சரியில்லை. மக்கள் எப்பொழுதும் போலத்தான் பிரயாணம் செய்கிறார்கள், என்று. ஆனால் இன்றைக்கு கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள், குறைவாக பிரயாணம் செய்கிறார்கள் என்று. இது அதிகக் கட்டணம் காரணமாக என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குப் போக ரூ. 13 கொடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. அதே நேரத்திலே ரெயில் கட்டணம் ரூ. 10 தான். ரெயிலிலே செல்வார்களா, பஸ்ஸில் செல்லுவார்களா, என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அமைச்சர் சொல்லலாம், லக்கரி கோச்சுகள் வைத்திருக்கிறோம் என்று. அதில் போனால் தெரியும். உட்காரந்தால், காலை நீட்டி மடக்க முடியாது. ரெயிலிலே எல்லா வசதிகளும் இருக்கின்றன. போகும் போது ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனிலும் தின்று இறங்கலாம், பண்டங்களை வாங்கிக் தின்னலாம். நம்முடைய ஸ்டேட் பஸ்ஸிலே அப்படிச் செய்ய முடியுமா என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஆகவேதான் அவர்கள் ரெயிலோடு போட்டிபோடும் நிலையில் இல்லை.

சென்ற சட்டசபைக் கூட்டம் வரை, நான் பஸ்ஸிலேதான் போய்க்கொண்டிருந்தேன். காரணம், நம்முடைய பணம் மத்திய சர்க்காருக்குப் போகக்கூடாது, பஸ்ஸை வைத்து நடத்தும் மாநில சர்க்காருக்குத்தான் போக வேண்டும் என்பதற்காக, ஆனால் அதையும் மாற்றிக் கொள்ள வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ரெயிலிலே பிரயாணம் செய்வதைக் காட்டிலும், பஸ்ஸிலே பிரயாணம் செய்யும்போது கட்டணம் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டி இருக்கிறது. ஆகவே, ரெயிலிலே வருவதுதான் செனகரியமாக இருக்கிறது. என்னைப் போலவே, வெளிப் போக்குவரத்தில், மக்கள் அதிகமாக இப்பொழுதெல்லாம் பஸ்ஸிலே பிரயாணம் செய்வதில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இன்றைய தினம், இருக்கின்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். இன்ஸ்பெக்டர்களைக் குறைக்கலாம். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இவ்வளவு பேர்கள் தேவைபில்லை என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம், டி. வி. எஸ் கம்பெனியில் ஒரு முறையையே கையாள்கிறார்கள். ட்ரெஸ் இல்லாத செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் டிக்கெட்டு வாங்கிக் கொண்டு பஸ்ஸிலே போவார்கள். கண்டெக்டர் ஏதாவது தவறாக யாருக்காவது டிக்கெட்டு கொடுக்க வில்லை, அப்படிப் பட்ட தவறு செய்தார் என்றால் இந்த ட்ரெஸ் இல்லாத செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர், தன்னுடைய பாசைக்காட்டி, உடனே நடவடிக்கை எடுத்து

18th March 1966] [திரு. எம். எஸ். மணி]

அந்தக் குற்றவாளியை டிஸ்மிஸ் செய்கிறார்கள். ஆகவே டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தார் குறைந்த அளவு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களை வைத்துக் கொண்டு இவ்வளவு பெரிய கம்பெனியை நிர்வகிக்கிறார்கள். நம்முடைய பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிங் ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் ஒரு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர், கண்டக்டர் இடத்தில், கூடவே செல்கிறார். சரியாகவாவது செக்கிங் செய்கிறார்களா என்றால் அதுவும் இல்லை. ஏன் என்றும் தெரியவில்லை. காரணம் என்ன என்றால், அவர்களுக்குப்போதுமான பயிற்சி இல்லை. கண்டக்டராக இருந்தவர்களையே இன்ஸ்பெக்டராகப் போட்டால், அவர்களுக்கு எப்படி திருட முடியும், டிக்கெட்டு கொடுக்க முடியவில்லை என்றால், அதை எப்படிக் கண்டுபிடிக்க முடியும் என்பதெல்லாம் அவர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே அப்படிக் குறைத்து, தெரிந்தவர்களைப் போட்டால், நாம் செலவைக் குறைக்கலாம். அப்படிப் பலபேரை அதிலிருந்து அனுப்பினாலும், வேறு வேலை கொடுப்பதால், இந்த வகையில் செலவு குறையும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் மயிலாப்பூர் முதல் பாரிசுக்கும், மாம்பலம் முதல் பாரிசுக்கும் ஒடுகிற பஸ்களுக்குக் கட்டணம் குறைவு. மற்ற டிக்கட்டுகள் கூடுதலாக இருக்கின்றன. அது ஏன் என்று புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. (குறுக்கீடு) அரங்கண்ணல் இருக்கிறார் என்பதற்காகவா? ஏன் என்று எனக்கு காரணம் புரியவில்லை. இதை அமைச்சர் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாணவர்களைப் பொறுத்தவரையில், நகரத்திலே ரூ. 10-க்கு பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். அந்த சலுகை மாணவர்களுக்குக் கொடுக்கும் போது, அதே பள்ளிக்கூடங்களுக்கும் போகும், மாணவர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கும் ஆசிரியர்களுக்கும் இந்த சலுகையை கொடுக்க வேண்டாமா? ஆகவே மாணவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் சலுகையை ஆசிரியர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு கூட்டத்திலும் நான் ட்ரைவர், கண்டக்டர்களுடைய குறைகளைச் சொன்னேன். அவற்றைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவில்லை என்றே நான் கருதுகிறேன். தினசரி படி அவர்களுக்கு ரூ. 1.25 என்ற அளவுக்கு இருக்கிறது. தனியாரைப் பொறுத்த வரையில் அதிகமாக ஏற்றிவிட்டார்கள். ஆகவே, படியைக் கூடுதலாக்கவேண்டும் என்ற காரணத்தைச் சொல்லி, ஒவ்வொரு ஆண்டுக் கூட்டத்திலும் நான் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறேன் அதை உடனடியாக அவர் கவனிப்பார் என்ற நம்பிக்கையும் எனக்கு இருக்கிறது. குறிப்பாக, நகரத்திலே உள்ள ட்ரான்ஸ் போர்ட்டிலே வேலை செய்கிற கண்டக்டர், டிரைவர்களுக்கு இரண்டு ரூபாய் படி கொடுத்தால்தான் அவர்கள் திருடாமல், நியாயமாக, ஒழுங்காக வேலை செய்ய முடியும். அதே போல, எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்ஸிலே செல்கிறவர்களுக்கு ஐந்து ரூபாயாவது தினசரி படி கொடுத்தால் நான் அவர்கள் திருப்தியாக வேலை செய்ய முடியும். சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குப் போய், திருச்சியிலிருந்து

[திரு. எம். எஸ். மணி] [18th March 1966]

கோயமுத்துருக்கும் நாகர் கோவிலுக்கும் செல்லவேண்டியிருக்கிற காரணதால், ஐந்து ரூபாயாவது படி அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளைச் சொல்லும்போது, அமைச்சர் அவர்கள் சென்ற ஆண்டில் ஒரு சவால் விடுவதைப் போல் சொன்னார்கள். “தனியார் துறையிலே யாராவது அதிகமாகக் கொடுத்தால் நான் அதைக் கொடுக்கத் தயார்” என்று சொன்னார்கள். உள்ளபடியே அந்தச் சவால் நான் ஏற்றுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதற்காக ஒரு கமிட்டி நியமிக்க வேண்டும். அரசாங்கம் கொடுப்பதை விட அதிகமாக எந்தத் தனியார் கம்பெனி கொடுக்கிறதோ, அதைக் கொடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் இன்றையதினம் ஒத்துக்கொண்டால், அந்தக் கம்பெனிகள் என்ன என்ன என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல முடியும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

விபத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கிறப்போதே ஒரு பையன் மாடுகளை ரோட்டில் ஓட்டிவிட்டு, அந்த பஸ் வருகிறபோது சிரித்துக் கொண்டிருந்தான் என்று சொன்னார்கள். இப்படிப் பல இடங்களில் நடைபெறுகின்றன. அவர் இங்கே அந்தக் குற்றத்தை ஒத்துக்கொண்டார் “டிரைவர் மீது குற்றம் இல்லை, யாரோ ஒரு பையன் மாட்டை ஓட்டிவிட்டு வேடிக்கை பார்த்தான்” என்கிறார்கள். ஆனால், நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள், “நீ ஏன் மாட்டின் மீது வண்டியை மோதினாய்?” என்று கேட்டு, டிரைவர் மீது குற்றத்தைச் சுமத்தி, அந்தத் தொழிலாளரை சஸ்பெண்டு செய்து வைத்திருக்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். இப்படி விசாரணை இல்லாமல், நீண்ட நாட்களாகக் காலம் கடத்துவதை உடனடியாக நிறுத்தி, அதற்கென ஒரு கமிட்டி அமைத்து, உடனடியாக டிஸ்போசல் செய்யவேண்டும். ஒரு நீதிபதியின் தலைமையில், பொது மக்கள் பிரதிநிதி, தொழிலாளர் பிரதிநிதி இவர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டி அமைத்து உடனுக்குடன் நல்ல தீர்ப்பு வழங்கினால், இந்தத் தொழில் தகராறு அங்கே ஏற்படாமல் இருக்கும் என்று கூறி என்னுடைய உரையை இந்த அளவோடு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. முனு. ஆதி: கனம் சட்ட மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல நான் விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்தினுடைய நிலைமைகளைப்பற்றி எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் உறுப்பினர்கள் விளக்கமாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, சென்னையில் இருக்கிற அரசாங்க பஸ்களெல்லாம், மக்களுடைய போக்குவரத்து

18th March 1966] [திரு. முனு. ஆதி]

இடைஞ்சல்களைத் தவிர்த்திருக்கின்றனவா என்று பார்க்கின்ற போது, காணியிலும் மாணியிலும் மிக்க சங்கடமான நிலையில் தான் இருக்கிறோம் என்று பொது மக்கள் பேசிக்கொள்ளுகிற அந்த எண்ணத்தை நான் இங்கே சபையினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

சென்னையை ஒட்டியிருக்கும் 'பெல்ட் ஏரியா' என்ற வகையில், சுற்றுப்புறம் இருக்கும் ஊர்களிலிருந்து வருகிறவர்கள் எல்லாம் அரசாங்க அலுவலகங்களில் பணி புரிகிறவர்கள், தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்பவர்கள். இவர்களுக்கு மின்சார ரயில் வண்டியும், இந்த பஸ் போக்குவரத்து வசதியும் தவிர வேறு ஒன்றும் கிடையாது. மின்சார ரயில் வசதியைப் பார்த்தால், திற்கக் கூட இடமில்லாமல் பல வண்டிகளை விட்டுவிட்டு, ஐந்தாவது, ஆறாவது வண்டியில் ஏறிச் செல்லும் அளவு அதிக ஐனக் கூட்டம் இருக்கும் நிலையில் இன்றைக்கு ரயில் வசதி இருக்கிறது. சென்னையிலிருந்து ஏறக்குறைய இருபது, இருபத்தைந்து மைலுக்கு சுற்று வட்டாரத்தில் நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களை விட்டு, அந்தப் போக்குவரத்து இடைஞ்சலைத் தவிர்ப்பது அரசாங்கத்தின் தலையாய கடமையாகும்.

இப்பொழுது கவரன்மென்ட் பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் மீனம் பாக்கம் விமான நிலையம் வரை வருகிறது. ஆனால், மீனம்பாக்கத்தை யும் தாண்டி, பல்லாவரம், தாம்பரம், கூடுவாஞ்சேரி வரைக்கும் அதை விஸ்தரிக்கவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. காரணம், சென்னை நகரத்தில் உள்ள செக்ரடேரியட்டில் பணி புரியக்கூடிய ஆபீசர்கள் உட்பட, எத்தனையோ பேர்கள் பல்லாவரம், தாம்பரம் கூடுவாஞ்சேரி போன்ற பகுதிகளில் வசித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மீனம்பாக்கம் வரையில் வரக்கூடிய கவரன்மென்ட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸைப் பல்லாவரம், தாம்பரம், கூடுவாஞ்சேரி வரையிலும் விடுவது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். உண்மையிலேயே சென்னைக்கு அன்றாடம் வந்து வேலை செய்யக்கூடிய மக்களுக்குச் சங்கடம் இல்லாமல் இருக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

அதே போன்று, தனியார் பஸ்கள் தாம்பரம் வரையில் செல்கிற பஸ்களுக்கும், சென்னையிலிருந்து மீனம்பாக்கம் வரையில் செல்கிற பஸ்களுக்கும் இருக்கும் கட்டண வித்தியாசத்தைப் பார்க்கும் போது தனியார் பஸ்களில் அதிகக் கட்டணமும், நம்முடைய கவரன்மென்ட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸில் மீனம்பாக்கம் விமான தளம் வருகிற வரையில் குறைவான கட்டணமும் இருக்கும்போது, இரண்டு வேறுபாடான எண்ணங்கள் மக்கள் மத்தியில் ஏற்படுகின்றன. அரசாங்கம் ஏதோ நமக்குச் சலுகை தந்துவிடுவது போலவும், தனியார் துறையில் உள்ள முதலாளிகள் எல்லாம் கொள்ளையடிக்கிறார்கள் என்பது போலவும் பரவலாகச் சொல்லிக் கொள்ளுகிறார்கள். ஆனால், இதற்கு அதிகாரமும் அனுமதியும் தந்தது நம்முடைய சர்க்கார்தான் என்பதை மக்கள் சிந்திக்க முடியவில்லை. கடந்த ஆண்டு, மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸ் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் போடுகிறபோது, "இப்படி போடு

[திரு. முனு. ஆதி]

[18th March 1966]

கிறீர்களே, இது பொது மக்கள் தலையில்தான் அதிகக் கட்டணம் என்ற பெயரில் வந்து விழப்போகிறது' என்று நாங்கள் சொன்ன போது, “அப்படி வராது” என்று அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி தந்தார்கள். ஆனால், இப்பொழுது ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீசருடைய அனுமதியின் பேரில், ஒரு கிலோமீட்டருக்கு மூன்று காசு விதத்தில் உயர்ந்திருக்கிறது. ஆனால், “மூன்று காசு வசூலில்” என்று சொல்லிவிட்டு, அவர்கள் ஒரு ஸ்டேஜுக்கு 100 சதவிகிதம் உயர்த்தி வசூலிக்கிறார்கள். 15 காசு என்று இருப்பதை 30 காசு என்று வசூலிக்கிறார்கள். ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரம் பிரயாணம் செய்து இறங்கினாலும் கூட, முதல் ஸ்டேஜுக்கு 30 காசு என்று அனுமதித்துவிட்டு, ஏதோ ஒரு அடிப்படையில் செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்வது எந்த வகையிலும் பொருத்தமாக இருக்காது. குறிப்பாக, நகரத்தின் சுற்றுலாபரத்தில் வசிக்கும் மக்கள், அரை மைல், ஒரு மைல் போவதென்றாலும், பஸ்ஸை எதிர்பார்த்து, பஸ்ஸில் தான் போகவேண்டும் என்ற வகையில் பழகி விட்டார்கள். அப்படிப் போகும்போது 30 காசுக்குக் குறைவு இல்லாமல் தரவேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால், ரயிலுக்குப் போகிறார்கள். ரயிலிலே இட நெருக்கடி இருப்பதால், அதிகப் பேர் நடந்து செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஒன்று சத வித அடிப்படையில் உயர்வு இருக்கவேண்டும் அல்லது கிலோமீட்டருக்கு ஒரு காசு கூடுதலாக விதித்திருக்கவேண்டும். இத்தனை மைலுக்கு இவ்வளவு கட்டணம் என்று ஒரு டேபிள் போட்டால் கூட நன்றாக சதவிகிதம், 60 சதவிகிதம், 75 சதவிகிதம்கூட கட்டணம் உயர்த்தியிருக்கிறது. காஞ்சிபுரத்திற்குக் கட்டணம் ரூ. 1.25 என்று இருந்தது. இப்பொழுது ரூ. 1.75 வசூலிக்கிறார்கள். இப்படி 50 சதவிகிதம், 60 சதவிகிதம், 75 சதவிகிதம் கூட கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலையில் அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணம் குறைவாகவும், தனியார் பஸ்களில் கட்டணம் அதிகமாகவும் இருக்கிறது, அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணம் குறைவாக இருப்பதால் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சமாதானம் சொல்லுகிறார்கள். தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள், ஏற்கனவே நம்முடைய சென்னை நகரத்தில் ராம விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ் என்ற பெயரில், அன்றைய விலைவாசியில், அன்றைய பொருளாதாரத்தில், ஓரளவு லாபகரமாகவே ஓட்டினார்கள். அவர்கள் நஷ்டம் அடைந்ததாகச் சொல்லி, பஸ்களை நிறுத்திவிடப் போகிறதாகவும் சொன்னதில்லை. ஆனால், நம்முடைய அரசாங்க பஸ் சர்வீசைப் பொறுத்தவரையில், ஆண்டுக்கு ஆண்டு நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்லும் போது எனக்குச் சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று நாங்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கும் இந்தச் சமயத்தில், “தனியார் துறையில் லாபத்தோடு ஓட்டுகிறார்கள், அரசாங்கம் பஸ் ஓட்டினால் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது” என்று அரசாங்கத் தரப்பில் சொல்வதைப் புரக்கும்போது, தனியார் துறை வளர்ச்சிக்கு மறைமுகமாக ஆதரவு தரவேண்டும் என்பது அரசாங்கக் கொள்கையாக இருக்குமோ என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட நிலையைத் தவிர்ப்பதற்கு, தமிழ்நாடு பூராளிலும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற பிரச்சனை இல்லாவிட்டாலும், சென்னை நகரத்தையொட்டி, சுற்று வட்டா

18th March 1966]

[திரு. முனு. ஆதி]

ரத்தில் இருக்கும் பகுதிகளிலாவது அரசாங்க பஸ்களை விஸ்தரிக்க வேண்டும். சென்னை மாநில அமைச்சராக டாலியல் தாமஸ் அவர்கள் இருந்தபோது, பரவலான திட்டம் ஒன்றை வகுத்திருந்தார்கள். படிப்படியாக, மாவட்ட வாரியாக பஸ்ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற திட்டம் ஒன்றை வகுத்து இருந்தார்கள். ஆனால், இடையிலே அந்தத் திட்டம் கைவிடப்பட்டிருக்கிறது. நான் இப்பொழுது சொல்வது என்னவென்றால், தமிழ்நாடு பூராவிலும் பஸ்ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைத் தேசியமயமாக்காவிட்டாலும், சென்னையிலிருந்து இருபது மைல் சுற்று வட்டாரத்தில் நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களை விடவேண்டும். சென்னையிலிருந்து தாம்பரம், சென்னையிலிருந்து அம்பத்தூர், ஆவடி, சென்னையிலிருந்து எண்ணூர் இப்படி சுற்று வட்டாரத்தில் இருக்கும் இடங்களுக்கு நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களை விட்டு, சென்னையிலுள்ள அலுவலகங்களுக்கும், தொழிற்சாலைகளுக்கும் வரக்கூடியவர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும்படி தேசியமயமாக்கவேண்டும்.

குறிப்பாக, நான் பல முறை இந்த மன்றத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். திருவொற்றியூரிலிருந்து முட்டுக்காடு வரை தார் ரோடு போட்டுவிடுவோம், கட்டிய சிக்கிரம் பஸ் வந்துவிடும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இது வரை பஸ் விட்டபாடிಲ್ಲ. இதுபோல், சென்னையிலிருந்து மீனம்பாக்கம் வரையில் செல்லும் பஸ்ஸை தாம்பரம் வரையிலும், அதையும் தாண்டி, ஸ்டாண்டர்டு மோட்டார் கம்பெனி இருக்கும் கூடுவாஞ்சேரி வரையிலும் செல்லும்படி விஸ்தரிக்கவேண்டும். கூடுவாஞ்சேரி வரையிலும் நகர்புறமாக மாறியிருக்கிறது. கூடுவாஞ்சேரி வெல்பேர் அசோசியேஷன் ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றி அரசாங்கத்திடம் கேட்டிருக்கிறார்கள். டிஸ்டிரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கவுன்சில் கூட்டத்தில்கூட, கலெக்டர் கொடுப்பதற்கு தயாராயிருந்த போது, ப்ரைவேட் ஆப்பரேட்டர்கள் ஆட்சேபத்தால் அது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவேதான், அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தோம். அந்த வட்டாரம் தொழில் பேட்டை நிறைந்த இடம், கட்டாயம் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டேன். நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களை அந்த வட்டாரத்தில் விடவேண்டும்.

திருவொற்றியூர் வட்டாரத்தில் 50 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் லேலை செய்கிறார்கள். அங்கே 6-டி, 28-பி, 6-சி, பஸ்கள் திருவொற்றியூர் டோல்கேட் வரை போய் நிறுத்தப்படுகின்றன. அதற்குப் பால் நிறைய தொழில்பேட்டைகள் இருக்கின்றன. எர்னாலு கேட் வரையில் அந்த பஸ்ஸை விட்டால் நன்றாக இருக்கும். அதை முதலில் கவனித்து அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யும்படி கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திருவொற்றியூரிலிருந்து சேக்காடு வரையிலும் பஸ்கள் விடப்படவேண்டும். அதுவும் தொழில் பேட்டை நிறைந்த இடம். அங்கே அரசாங்க பஸ்கள் விட்டு, அங்கிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்

[திரு. முனு. ஆதி]

[18th March 1966]

கொள்ளுகிறேன். பக்கத்தில், பெட்ரோல் ரிபைனரி திட்டம் அமைத்திருக்கிறோம். நாம் எல்லா இடங்களிலும் பெரிய திட்டங்களை வைத்திருப்பதால், தொழிலாளர்கள் போக்குவரத்துக்கு வசதியாக, திருவொற்றியூரிலிருந்து சேக்காடு வரையில் அரசாங்க பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

12-30
p.m.

* திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சர்க்கார் பஸ்போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் நகர்ப்புறத்தில் ஓடுகின்ற பஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்பது ஒன்று. இதன் காரணத்தினால் ஓட்டு மொத்தமாக சர்க்கார் துறையில் நடத்தப்படுகிற டிரான்ஸ்போர்டுத் துறையே நஷ்டத்தில் இருப்பதாகச் சொல்வது தவறு. காரணம் துரித பஸ்கள் போக்கக்கூடிய இடங்கள் சம்பந்தப்பட்ட புள்ளி விவரங்களை எடுத்துப் பார்த்தால் தெரியும். அந்த இனத்தின்கீழ் நமக்கு லாபமே வந்திருக்கிறது. நகர பஸ் போக்குவரத்து மூலம் தான் நமக்கு லாபம் கிடைக்கவில்லை. லாபம் கிடைக்காததற்கும் காரணத்தை சொல்லியிருக்கிறார்கள். பீக் ஹவர்ஸில் காலையில் பலரும் தங்கள் காரியாலயம் போவதற்கும், மாலைவில் வீடுகள் திரும்புவதற்கும் அதிகமான பஸ்கள் விடவேண்டியிருக்கிறது. அப்படி விடுகிறபோது காலையில் எடுத்துக் கொண்டால் நகரத்தை நோக்கிப் போகிற பஸ்களில் கூட்டம் இருக்கும். வருகிற பஸ்கள் நெரிச்சல் இல்லாமல் தான் வரவேண்டியிருக்கின்றன. அது போலவே மாலைவில் எடுத்துக்கொண்டால் வீடு நோக்கி வருகிற பஸ்கள் கூட்டமாக இருக்கும். போகிற பஸ்கள் கூட்டமில்லாது தான். போய்விடுகின்றன. இந்தக் காரணத்தினால் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை நாம் புரிந்துகொள்ள முடியும். இதுவிஷயத்தில் நாம் ஓர் அடிப்படை கொள்கையை வைத்துக்கொண்டுதான் செயல்படவேண்டியிருக்கிறது. மக்களுக்கு வசதி அளிப்பது தான் முக்கியம் என்றால் நஷ்டத்தைப் பொருட்படுத்தக்கூடாது. மக்கள் வசதி என்பது இரண்டாம் பட்சம் தான். மற்ற மின்சாரத் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் ஓரிடத்திற்கு மின்சாரம் விஸ்தரிக்கவேண்டுமா, அதற்காகும் செலவு 30 ஆண்டுகளிலாவது ஈடுகட்டிக்கொண்டு லாபம் வருமா என்று பார்ப்பார்கள். லாபகரமாக வரவில்லை என்றால் மின்சார சப்ளை கொடுப்பதில்லை. அது போல சர்க்கார் பஸ் துறை மூலம் லாபம் தான் வரவேண்டுமென்றால் சில சிக்கன முறைகளைக் கையாளவேண்டியிருக்கும். இதனால் ஏற்படுகிற அசௌகரியங்களை மக்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்களா என்பதையும் நாம் ஆலோசிக்க வேண்டும். லாபத்தை மாத் திரம் நாம் இன்றைக்கு நம்முடைய முக்கிய குறிக்கோளாகக் கொள்ளவில்லை. இதை எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் மனதில் கொள்ள வேண்டும். நகர பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் மக்களுக்கு வசதி அளிக்கவேண்டும் என்பதை முக்கிய குறிக்கோளாகக் கொண்டுள்ள நம் ராஜ்யத்தில் மட்டும் அல்ல, எல்லா ராஜ்யங்களிலும் அகில இந்தியாவிலும் நஷ்டம் தான் ஏற்படும், ஏற்பட்டு வருகிறது. அதை நாம் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். நஷ்டத்தை இப்படிச் காண்பித்து எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் தேசிய

18th March 1966] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

மயமாக்க வேண்டும் என்கிறார்களே, அவர்களுடைய கோரிக்கைக்கு ஒரு முட்டுக்கட்டை போடுவோம்' என்று வேண்டுமென்றே சர்க்கார் நினைத்து இப்படிச் செய்வதாகச் சொல்கிற வாதங்கள் வெளியில் சொல்லப்படவேண்டிய வாதங்கள், தேர்தலுக்குச் சொல்லப்படவேண்டிய வாதங்கள், இந்தச் சட்டமன்றத்தில் பேசக்கூடிய வாதம் அல்ல. பஸ் போக்கு வரத்தில் லாபம் இல்லை என்பதாக இன்றைக்கு யாராவது பர்மிட்டை சரண்டர் செய்திருக்கிறார்களா என்று—திரு. மணி என்று நினைக்கிறேன்— கேட்டார்கள். என்னுடைய மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் என்னால் சொல்ல முடியும். இருபத்தைந்து மைல்களுக்குள் பஸ் விட ரூட் பர்மிட் பெற்றவர்கள்—அம்மாதிரி பஸ் விடுவது கட்டுப்படியாகவில்லை, ரூட் வேரியேஷன் கொடுத்தால் தான் கட்டுப்படியாகும் என்பதாகச் சொல்லி சரண்டர் செய்திருப்பதை நான் அறிவேன். இதே மாதிரி நிலை பல மாவட்டங்களிலும் இருக்கக்கூடும். இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய நிலையில் எந்த ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளியும் சரி 25 மைல்களுக்குள்ள பஸ் விடுவது என்றால் நஷ்டம் அடையாமல் விடமுடியாது. அப்படி இருக்கும்போது, 5 மைல் 10 மைல்களுக்குள் போய்வருகிற நகர பஸ் போக்குவரத்திலே எப்படி லாபத்தை நாம் எதிர்பார்க்க முடியும்? எந்த தனிப்பட்ட நபர் ஒருவரிடம் கொடுத்தாலும் இதை எடுத்துக்கொள்ள முன்வரமாட்டார்கள். ஆக, நாம் இன்றைக்கு அரசாங்கத்திற்குச் சொல்ல வேண்டியது லாபம் சம்பாதிக்கும் ஒரே நோக்கத்தோடே பஸ்ஸிடுங்கள் என்பது அல்லது நஷ்டம் வந்தாலும் பரவாயில்லை, மக்களுக்கு வசதியைக் கொடுங்கள் என்பது.

மின்சார ரயிலை எடுத்துக்கொண்டால் செங்கல்பட்டு வரை ஓரளவு வசதி இருக்கிறது. அதுபோல இன்றையதினம் அரக்கோணம் வரையில்—ஆவடி, அம்பந்தூர் என்பதாக இப்படி அரக்கோணம் வரை தொழிற்சாலைகள் பெருகிப்போய்க்கொண்டே இருக்கின்றன—மின்சார ரயிலை விடுவதற்கு நாம் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டம் ஏற்பட்டுவிட்டதே என்றால்—அதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. மசல் என்னை விலை உயர்ந்துவிட்டது. தொழிலாளர்களுடைய அகவிலைப்படி விதங்கள் உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தி எதிர்ப்புப் போராட்ட காரணமாக சில பஸ்களையே கொளுத்திவிட்டார்கள். சேதம் அடைந்த பஸ்களைச் செப்பனிடும் செலவும் அதிகமாகியிருக்கிறது.

சர்க்கார் பஸ்கள் என்றால் அவை சர்க்காருக்கோ, அமைச்சருக்கோ சொந்தமானது என்று நினைக்கக்கூடாது. அவை மக்களுடைய சொத்து. ஏதாவது நடந்தால் உடனே பஸ்களைக் கல்லால் அடிப்பது, பஸ்களை கொளுத்துவது அதில் பிரயாணம் செய்கிறவர்களுடைய நலனைக் கூடக் கருதுவதில்லை—என்ற அளவில் நாம் அரசியலை வளர்த்துக் கொண்டு போவது சரியல்ல. இவற்றினால் பொதுமக்களுடைய சொத்துத்தான் நஷ்டப்படுத்தப்படுகிறது. இதை மக்கள் நன்றாக உணர்ந்து கொள்ளவேண்டும். நாமும் உணர்ந்துகொள்ளவேண்டும்.

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [18th March 1966]

இன்னொன்று டயர்களைப் புதுப்பிப்பதற்காக ஆகும் செலவு கடிக்கொண்டே வருகிறது. சென்ற மாதம் 45 ரூபாயாக இருந்தது இந்தமாதம் 55 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. ஆகவே, சர்க்கார் துறையிலேயே டயர்களைப் புதுப்பிக்கும் தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்படி ஏற்படுத்தினால் சர்க்கார் பஸ்கள் மாத்திரம் அல்ல, இன்னும் ஜீப்புகள், கார்கள் எல்லாவற்றின் டயர்களையும் புதுப்பித்துக்கொள்ள வழியேற்படும். அதையும் போக்குவரத்துத் துறையின் கீழேயே வைத்து நடத்தினால் நல்லது என்று சொல்கிறேன்.

அடுத்து, அதிகமான பஸ்களை விடுவதனால் ரோடுகள் சேதம் அடைகின்றன, அவற்றைப் பராமரிக்க என்று மாநகராட்சிக்கு ஒரு கோடி ரூபாய் கொடுக்கிறோம். இப்படி ஒரு கோடி கொடுத்தும் எவ்விதப் பிரயோசனம் இல்லை. அவர்கள் அந்தப் பணத்தைச் சரியான முறையில் செலவிடுவதில்லை. ரோடுகள் போடுவதில்லை, பூந்தமல்லி ரோடை எடுத்துக்கொண்டாலும், மவுண்ட் ரோட்டை எடுத்துக்கொண்டாலும், நாஷனல் ஹைவேஸ் மூலம் போடப்பட்டிருக்கிற ரோட்டையும், மாநகராட்சி போட்டிருக்கிற ரோட்டையும் பார்த்தால் தெரியும். அங்கு நடக்கிற ஊழல்களை இந்த நகரத்துப் பொதுமக்களே பரவலாகச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே மாநகராட்சியிடத்தில் ஒரு கோடியை எடுத்துக்கொடுக்காமல் சர்க்காரே அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்வது நல்லது. இப்போதுள்ள முறை நகர மக்களுக்கும் திருப்தி அளிக்கவில்லை என்று சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. ஆறுமுகம்: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற மானியத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். முதலாவதாக என் தொகுதி வழியாக ஐந்தாறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக சர்க்கார் பஸ் என்பதே போனது கிடையாது. இப்போது சர்க்கார் பஸ் போகும்படியாகச் செய்திருப்பதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அந்த இலாகாவினருக்கும் என் புகழ் மக்கள் சார்பாக நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதி சந்தைப் புதுப்பாணியம் என்பது. செங்கம் தாலுக்காவிலேயே அதிக ஐந்து தொகை உள்ள ஊர். அந்த ஊரைப் பொறுத்தவரையில் சர்க்கார் பஸ்ஸை இரண்டு இடங்களிலாவது நிறுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதைத் தயவு கூர்ந்து நிறைவேற்ற வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இரண்டாவதாக வேலூரிலே சர்க்கார் பஸ்கள் நிற்கின்ற இடத்திலே கேன்டின் இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது. பிரயாணிகள் அங்கிருந்து வேறு இடத்திற்குச் சென்று டிபன் செய்து விட்டு வருவதற்கு அரை மணி நேரம் ஆகிவிடுகிறது. உடனே டிபன் செய்ய முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. பஸ்கள் சரியான நேரத்திற்குப் புறப்படுகின்ற நிலையிலே குறித்த நேரத்திற்குள் டிபன் செய்துவிட்டு வர முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அங்கேயிருந்து கேன்டின் வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். வேலூரில் அம்பிஸ் கபே வைத்து நடத்துகிறவர் அங்கே கேன்டின் வைப்பதற்

18th March 1966] [திரு. ஏ. ஆறுமுகம்]

காக உரிமை வழங்க வேண்டுமென்று அனுமதி கேட்டிருக்கிறார்கள், அது பரிசீலனையில் இருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அதற்கு உடனே அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சாத்தனூர் அணைக்கட்டுக்கு சென்னையிலிருந்து பலர் விக் எண்ட் டிரிப் என்று சொல்வார்கள், அதிகாரிகள் செல்கிறார்கள். அவர்கள் சர்க்கார் பஸ்சில் போகவேண்டுமென்று விரும்புகிறார்கள். ஆகவே சாத்தனூருக்கு திருவண்ணாமலை, போளூர், ஆரணி, ஆத்தூர் வழியாக ஒரு சர்க்கார் பஸ் விட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவண்ணாமலையிலிருந்து இரண்டு பஸ்கள் திருப்பதிக்கு விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடைசியாக என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவிக்கின்ற வகையிலே நம்முடைய மாநிலத்தில் பஸ்கள் போக்குவரத்து உன்னதமாக சிறந்த முறையிலே நடந்துகொண்டு வருகிறது. காரிலே செல்வதற்குப் பதிலாக பஸ்களிலே போவது நல்லது என்று எல்லோரும் நினைக்கக்கூடிய நிலைமையிலே, தனியார் டிரையிங் கூட பஸ்களை மிகச் சிறந்த முறையில் விடுவதற்கு என்னைம் ஏற்படக்கூடிய முறையிலே நல்ல வகையில் இதை நடத்தி வருவதற்காக அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொண்டு எனக்குப் பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் அளித்த கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, அரசாங்க பஸ் போக்கு வரத்து சம்பந்தமாக என்னுடைய கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து இங்கே சில வார்த்தைகள் கூறலாம் என்று கருதுகிறேன். ஆண்டுதோறும் இந்த மானியத்தை வைத்துப்பேசுகின்ற சமயத்தில் எதிர்க்கட்சியிலே இருக்கின்ற நாங்கள், அரசாங்கப் போக்கு வரத்து நானொரு மேனியும் பொழுதொரு வண்ணமுமாக நஷ்டக் கணக்கிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிறதே, இதை நிவர்த்தி செய்யக் கூடாதா என்று நாங்களும் கேட்க, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும், கொடுக்கின்ற கணக்கு முறைகளை ஏற்றுக் கொள்ளாமல் கணக்குகளை வேறுவிதமாகப் போட்டுப் பார்க்கவேண்டும், லாபம் இருக்கிறது என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமையிலேயே இன்றைய வினாபும் இந்த விவாதத்தை ஆரம்பித்து வைத்திருக்கிறார்கள். தங்கள் மூலமாக நான் ஒன்று சொல்லிக்கொள்வேன், அரசாங்கம் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்று நடத்தக்கூடிய சமயத்தில், தனியார்களிடம் நிறைய பணம் சேர்த்துவிடுகிறது, சோஷலிஸ்ட் தத்துவத்தை நாம் நிலை நிறுத்தவேண்டுமென்றால் பஸ்போக்குவரத்தை நாம் மேற்கொள்ளவேண்டும், அதன்மூலமாகக் கிடைக்கின்ற வருவாய், லாபத்தை வைத்துக்கொண்டு டெவலப்மெண்ட் ஆக்டிவிடீஸ்களுக்கு மாநிலம் பூராவிலும் செலவழிக்கலாம் என்ற எண்ணத்தில்தான் அரசாங்கம் சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் பஸ்போக்குவரத்தை மேற்கொண்டார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஆனால் மேற்கொண்டதிலிருந்து ஒரு சில காலம், ஏறக்குறைய ஐந்து அல்லது ஆறு வருஷங்கள் லாபக் கணக்குத்தான் வந்தது.

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [18th March 1966]

லாபம் வந்தது, ஆனால் காலம் செல்லச் செல்ல அந்த லாபக் கணக்கு தேய்ந்துகொண்டே போகிறது. லாபம் வருவதற்குப் பதிலாக நஷ்டக் கணக்கைப் பார்க்கிறோம். அரசாங்கம் போக்கு வரத்தை எடுத்துக் கொண்டதின் மூலமாக நிறையப் பணம் வரும், அந்தப் பணத்தை வைத்துக் கொண்டு வேறு துறைகளிலே செல வழிக்கலாம் என்று எண்ணியதற்குப் பதிலாக வேறு துறைகளிலிருந்து பணத்தை எடுத்து ஆண்டுதோறும் இந்த பட்ஜெட்டுக்கு ஒதுக்குகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது அதற்காக நான் உண்மையிலேயே என்னுடைய வருத்தத்தைத்தான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அரசாங்கம் கொடுத்திருக்கிற கணக்குப் பிரகாரம் 1959-60-லே 561 பஸ்கள் ஓடின. அதன் மூலமாக 27 லட்சம் ரூபாய் நிகர லாபம் கிடைத்தது என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1960-61-லே 695 பஸ்கள் ஓடின. நிகர லாபம் 15 லட்சம் ரூபாய் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1961-62-லே 770 பஸ்கள் ஓடின. லாபம் 18 லட்ச ரூபாய் கிடைத்திருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 1962-63-லே 814 பஸ்கள் ஓடியிருக்கின்றன. லாபம் ரூபாய் 12 லட்சமாக குறைந்தது. 1963-64-ல் 950 பஸ்கள் ஓடின, லாபம் இருந்ததா என்றால் இல்லை, நஷ்டமாகிலும் இல்லாமல் இருந்ததா என்றால் அதுவும் இல்லை. 28 லட்ச ரூபாய் நஷ்டக் கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1964-65-லே 1,076 பஸ்கள் ஓடின, நஷ்டம் 18 லட்சம் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டிலே கூட எதிர்பார்த்தபடி 1965-66-லே 1,300 பஸ்கள், சென்னையிலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் சேர்த்து, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களையும் சேர்த்து இந்த மாநிலத்திலே பெரிய அரசாங்க பஸ் அபரேட்டராக இருக்கின்ற தொழில் அமைச்சர் இருக்கின்ற இந்த நேரத்திலே 1,300 பஸ்கள் ஓடக்கூடிய சூழ்நிலையில் சந்தோஷமான செய்தியை அவர் தருவார் என்று எதிர்பார்த்தோம், ஆனால் அவர், சோகச் செய்தியை, 28 லட்சத்து 93 ஆயிரம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று, சொல்கிறார்கள். இது மிகவும் வேதனைப்படக்கூடிய விஷயம், நஷ்டம் எதற்காக ஏற்பட்டது, ஏன் அதைத் தவிர்க்க முடியவில்லை, ஆண்டு தோறும் நஷ்டத்தைக் காட்டுகிறீர்களே என்று தடவைக்கு தடவை நாங்கள் சொல்லிக்கொண்டே இருக்கிறோம், அமைச்சர் அவர்களும் ஏதோ பதில் சொல்கிறார்களே தவிர, ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பதை நன்றாக விளக்கவேண்டும். புத்தகத்திலே கொடுத்திருக்கிறார்கள், ஜேனரல் அனலிஸிஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நகரங்களிலே ஓடுகிற பஸ் போக்குவரத்திலே பொதுவாக நஷ்டம்தான் ஏற்படுமென்று சொல்கிறார்கள். 'The City service is unremunerative throughout India.' இந்த வியாக்கியானம் எப்படிக்கிடைத்ததோ தெரியவில்லை. 1958-59-லே கிடைக்காத வியாக்கியானம், 1959-60-லே கிடைக்காத வியாக்கியானம் இப்பொழுது கண்டுபிடிக்கப்பட்டு சிடி சர்வீஸிலே நஷ்டம் தான் வரும் என்று சொல்லுகிறார்கள். இரண்டாவது காரணம் அங்கே இருக்கிறவர்களுக்கு டி.ஏ. உயர்த்தியிருக்கிறோம். இதனாலே 14 லட்சம் அதிகப்படியாக கொடுத்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். மூன்றாவதாகச் சொல்கின்ற காரணம், டீசல் எண்ணெயின் விலை உயர்ந்துவிட்டது, நான்காவது சொல்கின்ற

18th March 1966] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

காரணம் டயர் விலை உயர்ந்துவிட்டது என்று சொல்கிறார்கள். அடுத்த காரணம் ஆண்டுதோறும் சொல்கிற காரணத்தைத்தான் சொல்கிறார்கள். சென்னையிலே மாம்பலத்திலிருந்து, சைதாப்பேட்டையிலிருந்து, மயிலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸ் வரை பஸ் போகிறது. காலையில் போகும்பொழுது நிறையத்தான் போகிறது, திரும்பி வரும்பொழுது காலியாகப் போகிறது, காலையிலே அங்கிருந்து வருவார்கள் ஆகையால் திரும்பிவரும்பொழுது காலியாகப் போகிறது, மாலையிலே இங்கிருந்து போவார்கள், ஆகையால் அங்கிருந்து காலியாக வருகிறது. ஒன்லே டிராபிக் அல்லது ஒன் சைட் டிராபிக் இருக்கிறது என்ற முறையிலே காரணத்தைச் சொல்கிறார்கள். இன்னொன்றும் சொல்கிறார்கள். லீன் ஹவர் டிராபிக் என்று, காலையிலே ஐந்து மணிக்குே பஸ் விடுகிறோம், இரவு 9½ மணி வரை விடுகிறோம், அப்பொழுதெல்லாம் புவர் டிராபிக் இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அரசாங்கம் மட்டும்தானா இப்படியெல்லாம் பஸ் விடுகிறது? பல்லாஸாம், தாம்பரத்தில் இருந்து பஸ் விடுகின்றவர்களுக்கும் இது பொருந்தாதா? பல்லா வரத்திலிருந்து காலையிலே வரும்பொழுது டிராபிக் அதிகமாக இருக்கிறது, திரும்பிச் செல்லும்பொழுது குறைகிறது. அதே மாதிரி மாலையிலே பல்லாவரத்திற்கு அதிகமாக டிராபிக் இருக்கிறது, அங்கிருந்து வருவது குறைவாக இருக்கிறது, அவர்களுக்கு மட்டும் எப்படி பயனளிக்கிறது, லாபம் தருகிறது, ஆகவே இந்த அனலிசிஸ் பொருந்தாது. அதேபோல்தான் பல்லாவரத்திலிருந்தும் தாம்பரத்திலிருந்தும் காலையில் ஐந்து மணியிலிருந்து இரவில் 9½ மணி வரை பஸ் விடுகிறார்கள். ஆகவே அந்தக் காரணமும் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய காரணமாக இல்லை. அடுத்தபடியாக பீக் ஹவர்ஸில் பஸ் விடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். 30 பேருக்கு 300 பேர் நிற்கிறார்கள் ஆகவே பீக் ஹவர்ஸில் டிராபிக்காக பஸ் விடுகிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். நிறைய பேர்கள் நிற்கிறார்கள் என்றால் நிறையப் பேர்கள் டிராபிக் செய்வதால் வருமானம் அதிகமாகத்தானே வரவேண்டும். காலையிலே இரண்டு பஸ், மாலையிலே இரண்டு பஸ் விடுகிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்களாக இருக்கின்ற பஸ்களையானே பீக் ஹவர்ஸில் விடுகிறார்கள். ஸ்டூடென்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் விடுகிறோம், அதில் நஷ்டம் வரும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதில் எப்படி நஷ்டம் வரும் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே இவர்கள் கொடுக்கக்கூடிய காரணங்கள் எதிர்ப் கட்சி அங்கத்தினர்களை மட்டுமல்ல, ஆளுங்கட்சியிலே உள்ள அங்கத்தினர்களை மட்டுமல்ல, இந்த மாநிலத்திலே உள்ள பொது மக்களைத் திருப்திப்படுத்தாது என்பதான சொல்வேன். அதே சமயத்தில் இன்னொன்றும் சொல்ல வேண்டும். அரசாங்கம் பஸ்களும், தனியார் துறையில் உள்ள பஸ்களுக்கும் இருக்கிற வித்தியாசத்தைப் பார்க்கவேண்டும். பல பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள், எம்.எல்.ஏ.-க்களாக இருக்கிறவர்கள் பஸ் ஆப்பரேட்டர்களாக இருக்கிறார்கள்.

திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள் பஸ் ஆப்பரேட்டர்களாக இருக்கிறார். அவர்கள் லாபத்தில் இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள்; நாம் கட்டுவதில்லை. அவர்கள் ஒரு பஸ்ஸுக்கு குறைந்தது 1,000 ரூபாயி

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [18th March 1966]

விருந்து 1,500 ரூபாய் வரை இன்கம்டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள். நம் முடைய சர்க்கார் ஆயிரத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்களை நடத்தினாலும் கூட ஒரு பைசா இன்கம் டாக்ஸ் கூடக் கட்டுவதில்லை. இரண்டாவது, காபிடலுக்கு அவர்கள் மார்வாடியிடம் கடன் வாங்குகிறார்கள். 50,000 ரூபாய்க்கு 70,000 ரூபாய் ஹையர் பர்சேஸ் என்று போட்டு வட்டியைக் கணக்குப் பார்த்தால் 18 சதவிகிதம் ஓர்க் அவுட் ஆகிறது. ஆனால் நம்முடைய சர்க்கார் இதற்காகக் கொடுக்கக்கூடிய பணத்திற்கு வட்டி 5, 5½, 6 பர்சன்டுக்கு மேல் கிடையாது. அரசாங்கத்தில் வட்டி விகிதம் குறைவு. குறைவான வட்டியில் காபிடல் கொடுக்கிறது, சலுகைகள் நிறைய இருக்கின்றன. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் மற்ற பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் வாங்குகிற விலை வேறு; நாம் வாங்கும் விலை வேறு. நமக்கு ரேட் காண்டிஷனில் வாங்கப்படுகிறது. ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர்கள் பிரைவேட் பஸ்ஸிலே கிடையாது; கவர்ன்மென்ட் பஸ்ஸிலே உண்டு. அம்மையார் பொன்னம்மாள் அவர்கள் 'அரசாங்க பஸ்ஸிலே ஆடிக் கொண்டு தொங்குகிறார்கள்' என்று சொன்னார்கள். அது போல் ஒருவர் மேல் ஒருவர் ஏறிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒவ்ரலோடுக்கு கவர்ன்மென்ட் பஸ்ஸில் ரெஸ்ட்ரிக்கஷன் கிடையாது; பிரைவேட் பஸ்ஸில் இரண்டு பேரை அதிகமாக ஏற்றிச் சென்றுவிட்டாலும் கூட பர்மிட்டை சஸ்பென்ட் பண்ணி விடுவார்கள். அடுத்தது ஃப்யூவல் காண்டிஷன்கள். டீசல் தனியார் வாங்குகிற விலைக்கும் நாம் வாங்குகிற விலைக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அரசாங்க பஸ் துறைக்குச் சலுகைகள் நிறைய இருக்கின்றன. ஆனால் லாபம் ஆண்டுக்கு ஆண்டு குறைந்து கொண்டே வருகிறது. இதற்கான காரணத்தைக் கண்டு பிடிக்க ஏதாவது வழிவகைகள் செய்திருக்கிறார்களா? இதற்கான காரணத்தை எவ்வாறு கண்டு பிடிக்கப் போகிறார்கள்? இரண்டு பர்சன்ட்டான் டிக்கட் லக்கேஜ் என்று சொல்லுகிறார்கள், பாராட்டுகிறேன். பின் நஷ்டம் ஏன் வருகிறது? கொடுக்கப்படுகிற டிக்கட் ஒழுங்காக இருக்கிறதா? அல்லது டீப்ளிகேட் டிக்கட்டா? வசூல் பண்ணக் கூடிய பணம் ஒழுங்காகக் கஜானாவுக்குப் போகிறதா? பில்ஃப்ரேஜ் இருக்கிறதா? வாங்கக் கூடிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஒழுங்கான முறையில் வாங்கப்படுகின்றனவா? ஐயாயிரத்துக்கு வாங்கி ஏழாயிரத்துக்கு கணக்குக் காட்டுகிறார்களா? ரிடரீட் பண்ணிய டயரையே வாங்கி புது டயர் என்று சொல்லுகிறார்களா? சென்னையில் கிடைக்கக்கூடிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸை வாங்காமல் பம்பாயில் போய் வாங்கக் காரணம் என்ன? அங்கு 20 சதவிகிதம் 25 சதவிகிதம் தள்ளித் தருகிறார்கள் என்பதற்காக அங்கு சென்று வாங்குகிறார்களா? இதையெல்லாம் துருவித் துருவிப்பார்க்க வேண்டும். நான் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுடைய திறமையைக் கண்டு ரொம்பவும் சந்தோஷப்படுகிறேன். அமைச்சர் அவர்களுடைய சொந்தக்காரர் டிரான்ஸ் போர்ட் டைரக்டராக இருப்பது பற்றியும் ரொம்பச் சந்தோஷம். எப்படியாவது நிறைய லாபத்தைக் காட்டுவார்களேயானால் அதுவே போதுமானது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: அவர் அமைச்சருக்குச் சொந்தக்காரர் அல்ல.

18th March 1966]

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : 'தாங்ஸ்'. சென்ற வருஷம் கொடுத்த கணக்கை விட இந்த வருஷம் லாபம் காட்டுவார்கள் என்று எதிர் பார்த்தால் பெருத்த ஏமாற்றந்தான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எஃபிஷியன்சி 85 சதவிகிதம் என்று காட்டுகிறார்கள், பாராட்டுகிறேன். பத்து பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் ஸ்பேர் பஸ்வைத்திருக்கிறார்கள் ஐந்து பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் ஸ்பேர் பஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தில் 85 சதவிகிதம் எஃபிஷியன்சி இருக்கிறது என்று சொல்லும்போது வருமானத்தைப் பார்த்தால் 'நில்'. எங்கே போகிறது பணம்? சோஷலிசத்திற்கு விரோதமானவர்கள் யாரேனும் இந்த இலாகாவில் புகுந்து கொண்டிருக்கிறார்களா? தனிப்பட்ட முதலாளிகள் தங்களுடைய எஜ்னடுகளாக இந்த இலாகாவில் வேலைக்கு அமர்த்தி நஷ்டக் கணக்குக் காட்டி மறு படியும் தங்களுக்கு அதை விட்டு விட வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் செய்கிறார்களோ என்னவோ தெரியாது! நஷ்டம் வருகிறது. இரண்டு வருஷத்திற்கு முன்னால் மெட்ராஸ் சிட்டி பஸ் கட்டணத்தை ரிவைஸ் பண்ணியிருக்கிறார்கள். 7 பைசாவை 13 பைசா, 13-ஐ 16 ஆக, 16-ஐ 19 ஆக, 19-ஐ 25 ஆக மாற்றியிருக்கிறார்கள். அவ்வாறு ரிவைஸ் பண்ணிய பிறகு நஷ்டம் வருவதற்குக் காரணம் என்ன? 1958-59, 1960-61-ல் 27 லட்சம் லாபம், 15 லட்சம் லாபம் என்று வந்து கொண்டிருந்த லாபம் கட்டணத்தை ரிவைஸ் பண்ணிய பிறகு நஷ்டம் ஏற்படக் காரணம் என்ன? இதை யார் ஒத்துக்கொள்ள முடியும்? மக்களுடைய வரிப் பணத்தை, ஏழை எளிய மக்களுடைய வரிப்பணத்தை இப்படிச் செலவு செய்கிறார்கள். அமைச்சர் ஒரு பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டர் என்று கூறுகிறார்கள். அதிலிருந்து வரக்கூடிய வருமானம் சரியாகக் கணக்குக்குக் கொண்டு வரப்படாமல் இருக்கக் காரணம் என்ன? அதிலே இருக்கக்கூடிய ஊழல்களைப் பரிசீலிக்கவேண்டும். உங்களால் அதைக் கண்டு பிடிக்க முடியவில்லை என்றால் ஆளுங்கட்சியில் மூவரும் எதிர்க்கட்சியிலுள்ள இரண்டு பேர்களும் கொண்ட ஒரு குழு போடுங்கள். எங்களுக்கு எந்தவிதமான ஊதியமும் வேண்டாம். லட்சக்கணக்கான பணத்தை வெளிக் குக் கொண்டு வருகிறோம். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதில் ஊழல்; டீசல் ஒரு டாங்க் வாங்கப்பட்டால்—அரை டாங்க் வெளியே கொண்டு போய் விற்கப்படுகிறது என்ற புகார்கள் எல்லாம் வந்திருக்கின்றன. இவற்றைப்பற்றியெல்லாம் ஆராய அரசாங்கத் தரப்பில் இருந்து 3 பேரையும், எதிர்க்கட்சியிலிருந்து 2 பேரையும் போட்டு ஒரு தமிழியை நிறுவுங்கள். இந்த நஷ்டம் எப்படி வருகிறது என்று பரிசீலித்து அவர்கள் ஒரு ரிப்போர்ட் சமர்ப்பிக்கட்டும். அமைச்சர் அவர்கள் இதற்கு முன்வருவார்களா? இந்த இலாகா ஜெனரல் பட்ஜெட்டில் வரவேண்டாம், தனியான அண்டர்டேக்கிங் ஆக இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டு மாதிரி, ஸ்மால் ஸ்கேல் இன்டஸ்ட்ரீஸ் போர்டு மாதிரித் தனியாக வையுங்கள். இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிற பெரிய பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் எல்லாம் ஆப்பரேட்டிங் காஸ்ட் ஆக அரசாங்க பஸ் தொழிலில் ஆகும் ஆப்பரேட்டிங் காஸ்ட்டை அடிப்படையாகக் காட்டுகிறார்கள். அரசாங்கத்தின் கணக்கைக் கொண்டு போய் இன்கம் டாக்ஸ் ஆபீசில் காட்டுவதன் காரணமாக இன்கம்

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [18th March 1966]

டாக்ஸ் மூலம் வரவேண்டிய பணம் பெருமளவு குறைகிறது. இவற்றையெல்லாம் ஏன் பரிசீலித்துத் தடுக்கக்கூடாது என்றுதான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

நான் கடலூரில் இருந்து வருகிறேன். அங்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டவேண்டுமென்று பலத்தவை சொல்லியிருக்கிறேன். எதிர்க்கட்சி அங்கத்தினர்களும் சொன்னார்கள். பஸ் ஸ்டாண்டு ஒன்று இப்போது இருக்கிறது. அரசாங்க பஸ் 20 பஸ்களுக்குமேல் இருக்கின்றன. அப்படி இருக்கும்போது ஏன் பஸ்ஸை முனிசிபல் சேர்மன் ஹோட்டல் முன் நிறுத்துகிறார்கள்? அங்கு விஜிடேரியன் மில்ஸ்தான்; நான்-விஜிடேரியன் கிடையாது. பழம் லாங்க வேண்டுமென்றால் கூட முடியாது. அந்த ஹோட்டலிலே போடப் படுகிற சாப்பாடானது நன்றாக இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. மாமண்டூரில் பஸ்ஸை நிறுத்துகிறார்கள். அங்கு நல்ல சாப்பாடு போடுகிறார்கள். ஆனால் இந்த ஹோட்டலிலே பஸ்ஸில் ஏராளமாக வருபவர்களை எக்ஸ்ப்ளாயிட் செய்கிற முறையில் மோசமான சாப்பாடு போடப்படுகிறது. பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவது ஏன் அனுமார் வால் மாதிரி நின்றுகொண்டே போகிறது. அந்த ஹோட்டல் முன்னால் ஏன் பஸ்களை நிறுத்த வேண்டும்? ஒரு சமயம் மந்திரிகள் அடிக்கடி வரும்போது முனிசிபல் சேர்மனிடையே பிருந்தாவன் ஹோட்டலில் அடிக்கடி பார்ட்டி வைக்கிறார்களோ என்னவோ எங்களுக்குத் தெரியாது. அதுதான் காரணமா?

1-00
p.m.

இந்தக் குறைகளுக்கும் இடம் அளிக்காமல் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் அவற்றை நிவர்த்தி செய்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். இந்த நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். சர்க்கார் பஸ்ஸில் வெள்ளை வேட்டி கட்டிக்கொண்டு உட்கார முடியாது. அந்த அளவு அழுக்காக இருக்கிறது. ஒரு வேட்டியை சலவைக்குப் போட நான்கு நாட்களுடைய ஆகிறது. உட்காருகிற இடங்களில் கை வைத்தால் அழுக்காக இருக்கிறது. சீட்டில் கை வைத்தால் அழுக்கு இருக்கிறது. அவ்வளவு டர்டியாக மேயின்டெயின் செய்கிறார்கள். பஸ்ஸின் நிலையம் டர்டியாக இருக்கிறது, கண்டு பிடிக்கிற முறையும் டர்டியாக இருக்கிறது, இந்த இலாகாவின் வருமானமும் டர்டியாக இருக்கிறது. இவற்றை எல்லாம் சீர்திருத்தி அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும். லாபம் வராததற்குள்ள காரணம் என்ன என்று சொல்லப்படும் காரணங்கள் இந்த மாநிலத்தில் உள்ள மக்களைத் திருப்திப்படுத்தாது. நியாயமான காரணங்கள் கொடுக்கப்படவில்லை. ஊழல்கள் வெளியே கொண்டு வரப்படவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டைச் சாட்டி என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் :- கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பேசப்பட்டது ஒரே ஒரு விஷயம் தான். அது இந்த இலாகாவில் நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்பது. அதுபற்றிப் பலப்பல வழிகளில் சொன்னார்களோ தவிர, இறுதியாக ஒரே விஷயம் இந்த இலாகாவில் நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்பது. நஷ்டம் என்று சொல்லும்போது நான் ஏற்கனவே பல முறை

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

இங்கே விளக்கிச் சொல்லியிருக்கிறேன். சர்க்கார் துறையில் கணக்குகள் வைப்பதற்கும், தனியார் துறையில் கணக்குகள் வைப்பதற்கும் இடையே பல வித்தியாசங்கள் உண்டு. சர்க்கார் துறையில் கணக்கு வைக்கும்போது நாம் சில அதிகமான முதலீடுகள் செய்கிறோம். அந்தவிதமான முதலீடுகள் தனியார் துறையில் செய்ய முடியாது, அதற்கு அனுமதி இல்லை, செய்வதும் கிடையாது. உதாரணமாக, நாம் டெவலப்மெண்ட் ஃபண்ட் என்று ஒன்று வைத்திருக்கிறோம். பாசஞ்சர்ஸ் அமெனிட்டிஸ் ஃபண்ட் வைத்திருக்கிறோம். ஹௌசிங் ஃபண்ட் என்று வைத்திருக்கிறோம். இதை எல்லாம் தனியார் துறையில் வைக்க முடியாது. இந்தத் துறையில் நாம் சற்று அதிகமான ஒதுக்கீடுகள் செய்வதால் அவை எல்லாம் தனியாக, பிரத்தியேகமாக நமக்கு அசெட்ஸாக சேர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. வருமானத்திலிருந்து காப்பிடல் அசெட்ஸ்-ஆக மாறிக்கொண்டிருக்கிறது. டெப்ரிசியேஷன் போடுகிற வழியைப் பார்த்தோமானால் தனியார் துறையில் போடுகிற டெப்ரிசியேஷன் முறைக்கும், நம் முறைக்கும் இடையே வித்தியாசம் உண்டு. நமது டெப்ரிசியேஷன் முறை ஐந்தாண்டுகளில் நாம் அந்த பஸ்ஸில் வர்ப்பு பூராவையும் டெப்ரிசியேட் செய்து விடுகிறோம். ரைட் ஆஃப் செய்து விடுகிறோம். தனியார் துறையில் அவ்வாறு செய்ய முடியாது. ரெகிஸ்ட்டர் 10 சத வீசித்திற்கு மேல் இருந்து கொண்டேயிருக்கும். ஆகவே, கணக்களவில் பார்த்தால் நம்மிடத்தில் ஏதோ நஷ்டம் ஏற்பட்டதாகத் தோன்றினாலும் அந்த அளவிற்கு நம்மிடத்தில் நஷ்டம் இல்லை. இதை கம்பெனி வைப்பதைப் போல் திருப்பி மாற்றியமைத்தால் நஷ்டம் லாபம் இல்லாத அளவிற்குத்தான் இருக்குமே தவிர, நஷ்டத்தில் இந்த இலாகா இருப்பதாகச் சொல்ல முடியாது. ஊரில் இருக்கிறவர்களுக்கு நஷ்டம் இல்லை என்று காட்டுவதற்காக, நாம் அனுஷ்டித்து வருகிற நல்ல கொள்கைகளை மாற்றிக்கொள்வது சரியல்ல. ஐந்து வருடங்களில் ஒரு பஸ்ஸின் மதிப்பை நாம் டெப்ரிசியேட் செய்து விடுவோமானால் அது ஏழு ஆண்டுகளுக்கு ஓடும். அதனால் நம் பஸ் இலாகாவின் கன்சிட் அசெட்ஸ் இரண்டு ஆண்டு வர்ப்பு இருக்கும். டெப்ரிசியேஷன் ஃபண்டுக்கே அதிகமாகப் போடுகிறோம். அதுவே எவ்வளவோ அதிகம். அதற்கு மேல் டெவலப்மெண்ட் ஃபண்ட் இருக்கிறது. அதிலிருந்து வாகனங்களை வீஸ்தரிக்க வழிகளைச் செய்ய முடியும். மேலும் ஹௌசிங் ஃபண்ட் இருக்கிறது, பாசஞ்சர்ஸ் அமெனிட்டிஸ் ஃபண்ட் இருக்கிறது. ஆக, கணக்குகளைப் பார்க்கிற போது ஒன்றோடொன்று ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது தனியார் துறைக் கணக்கில் இவ்விதமான ஃபண்ட்ஸ் கிடையாது. இவ்வளவு அதிகமான டெப்ரிசியேஷனும் கிடையாது. இதை எல்லாம் வைத்துத்தான் பார்க்கவேண்டும். இரண்டாவதாக, இந்த இலாகாவில் நம் ஸ்டேட் புரான்ஸ்போர்ட் சிடி சர்வீசில் கிலோமீட்டருக்கு 2 பைசாதான் வசூல் செய்கிறோம். இந்தியாவிலேயே இதுதான் குறைவான கட்டணம். அப்படிக் குறைவான கட்டணம் வாங்கி நாம் நல்ல சேவை செய்து வருகிறோம் என்று சொல்வதற்குப் பதில் சோஷலிசம் வேண்டுமென்று சொல்கிறவர்களும், தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறவர்களும் நஷ்டம் வந்து விட்டது, நஷ்டம் வந்து விட்டது என்று பேசுவது எங்குச் சற்று ஆச்சரிய

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [18th March 1966]

மாகத்தான் இருக்கிறது. இன்று இதில் நாம் லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் மற்றவர்கள் எல்லாம் செய்வது போல், ஊரில் இருப்பது போல் நாமும் மூன்று பைசா எனக் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் சற்றேரக்குறைய $1\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் மொத்த வருமானம் வரும். நிகர வருமானம் 30 லட்சத்திற்கு மேல் வரும். ஆனால், இதைச் செய்யலாமா, அப்படிச் செய்வது நியாயமா, அவ்வாறு செய்வதுதான் நம் ராஜ்யத்திற்கும், நம் நகரத்திற்கும் செய்யக் கூடிய சேவையா என்று பார்த்து முடிவு எடுக்க வேண்டும். ஏன் குறைவான கட்டணத்தை நகரில் வைத்திருக்கிறோம்? சென்னை நகரத்தில் இருக்கிறவர்கள் எல்லோரும் அன்றாடம், தினம் தினம் வேலைக்கு வந்து திரும்பிப் போக வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். உணவு எப்படி அவசியமோ, உடை எப்படி அவசியமோ அதே போன்று போக்குவரத்தும் ஒரு அன்றாட அத்தியாவசியம் தான். அவர்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி இல்லாவிட்டால் அவர்கள் பிழைப்பே இல்லை. ஆகவேதான், அவர்கள் வாழ்க்கைத் தர புள்ளிச் செலவுகள் அதிகரிக்காமல் இருப்பதற்காகவே, பல துறைகளில் நாம் பணம் ஒதுக்கிச் செய்வதால், ஓரளவு இதைச் சமாளித்துக்கொண்டு இன்று இரண்டு நயா பைசாவாக வைத்திருக்கிறோம், இதை அங்கத்தினர்கள் நன்றாக தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். அவர்கள் உண்மையாகவே மக்களுடைய பிரதிநிதிகள். மக்களுடைய ஆதரவைப் பெற வேண்டும் என்று நினைத்தால் இதுதான் சரி என்று சொல்ல வேண்டுமே தவிர, எப்படியாவது லாபத்தைச் சம்பாதித்து விடுவது எல்லோரையும் போல், அதற்கு வேண்டிய கட்டணத்தை அதிகரித்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்வது சரியாகாது, முறையாகாது. நகர சர்வீஸ் நடத்துவதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. மோடீபஸல் சர்வீசை எடுத்துக் கொண்டால் 200 மைல் ஓடும். நகர் சர்வீசை எடுத்துக் கொண்டால் எட்டு ட்ரிப் அது செய்யும். ஒரு ட்ரிப்பிற்கு ஆறு மைல் ஆவரேஜ். போக வர 12 மைல், $12 \times 8 = 96$ மைல்கள் ஓடும் நகர சர்வீஸ் பஸ். நம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் லாபம் சம்பாதிக்கின்றன என்று சொன்னால் அவை எல்லாம் 200, 250, சில 300 மைல்கள் கூட ஓடுகின்றன. ஒரு பஸ் 200 மைல்கள் ஓடுவதற்குப் பதிலாக 96 மைல் அல்லது 100 மைல் ஓடும்படியான நிலையில் வைத்திருந்தால் எப்படி லாபம் சம்பாதிக்க முடியும்? இந்த ட்ரிப்புகளை அதிகரிக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் வேகத்தைக் கூட்ட வேண்டும். நகரத்தில் அப்படி வேகத்தைக் கூட்டினால் ஆஸ்பத்திரிகளை விஸ்தரிக்க வேண்டிய நிலைதான் ஏற்பட்டு விடும். நகரத்தில் உள்ள நெருக்கடி, ரோடுகள் இருக்கிற நிலை, மற்ற பல தொல்லைகள், டிராஃபிக் இவற்றை எல்லாம் பார்க்கிறபோது இதை விட வேகத்தை அதிகரிக்க முடியாது. அப்படி அதிகரித்தாலும் ஒன்று அல்லது இரண்டு ட்ரிப்புகள் அதிகமாகச் செய்யமுடியும். எந்த பிரைவேட் ஆப்பரேட்டரையும் கேட்கிறேன். ஒரு பஸ்வை 100 மைலுக்கு குறைவாக ஓட்டி அவர்கள் லாபம் சம்பாதித்ததாகக் காட்டட்டும்? காட்டவே முடியாது. சிடி ஆபரேஷனில் செலவு அதிகம் சாதாரணமாக வெளிநாடுகளில் எல்லாம் ஒரு பர்லாங்குக்கு ஒரு ஸ்டாப் வைத்திருப்பார்கள். நம் சென்னை நகரத்தில் பத்து தப்படிக்கு ஒரு ஸ்டாப் இருக்கிறது. இதனால் வேகம் குறைகிறது ட்ரிப்புகள் குறைகின்றன. ஆபரேஷன் காஸ்ட் அதிகமாகிறது. கியர் போட்டு ஸ்டார்ட் பண்ணி பிக்கப் செய்வதற்

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

குள் அடுத்த ஸ்டாப் வந்து விடுகிறது. ஆயில் மசில் கன்சம்ஷனில் அதிகச் செலவாகிறது. வேர் அண்டு டேரும் அதிகமாகிறது. எல்லாவற்றையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். அங்கே ஓட்டை, இங்கே ஓட்சல், அங்கு ஒழுக்கிக் கொண்டிருக்கிறது. லீக்கேஜ் இருக்கிறது என்று சொல்வதெல்லாம் அர்த்தமற்றவை. விஷயங்களை அறியாத காரணத்தினால் சொல்லப்படுகிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். முன்பு லாபம் வந்தது இப்போது என் வரவில்லை என்று கேட்டார்கள், அது நியாயமான கேள்வி. இந்தப் புத்தகத்தில் இந்த விவரங்களை எல்லாம், எதிர்பார்த்துக் கொடுத்திருக்கிறேன். 31-வது பக்கத்தில் பார்த்தால் தெரியும். 1955-56-ல் 'காஸ்ட் பெர் மைல்' 97 அதாவது 97 நயா பைசா. இன்றைக்கு இருக்கும் காஸ்ட் ஆப் ஆப்பரேஷன் ரூ. 1.58. காஸ்ட் ஆப் ஆப்பரேஷன் எப்படி அதிகமாயிற்று என்பதற்குள்ள விவரங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. சம்பள விகிதம் அதிகம். நம் சேலிலின் விலை அகம். மசல் விலை அதிகம். எல்லாத் துறையிலும் அதிகச் செலவு ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தினால் காஸ்ட் ஆப் ஆப்பரேஷன் 97 நயா பைசா என்றிருந்தது இப்போது ரூ. 1.58 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. அதே சமயத்தில் earning per mile -ஐப் பார்த்தால் அன்று ரூ. 1.13 என்றிருந்தது இன்று 1.50 தான் இருக்கிறது. இதிலிருந்து காஸ்ட் ஆப் ஆப்பரேஷன் எந்தளவிற்கு உயர்ந்திருக்கிறதோ, அந்தளவிற்கு நாம் கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை அல்லது கூட்டவில்லை என்பதைத் திட்டவாட்டமாக இந்தப் புள்ளிவிவரங்களிலிருந்து தெரிந்து கொள்ள முடியும். கட்டணத்தை உயர்த்தியிருந்தால் earning per mile ரூ. 1.75, இரண்டாகக் கூட ஆகியிருக்கலாம். ஆகவே, கட்டணத்தை உயர்த்தாத காரணத்தால் 'எர்னிங் பெர் மைல்' என்றிருப்பது குறைவாகத் தான் இருக்கும். இதை அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்றால் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும். அது சரியல்ல என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே, நஷ்டம் என்று சொல்லுகின்ற பொழுது, எந்த அளவுக்கு இந்தத் துறை மக்களுக்குச் சேவை செய்ய முடியும் என்பதைத்தான் பார்க்கிறது. குறிப்பாக, நடுத்தர வர்க்கத்தினர்தான் அதிகமாக பஸ்களை உபயோகிக்கின்றார்கள். மொஃபசிலில் இருக்கின்றவர்கள் கிராமப்புறங்களில் இருக்கின்றவர்கள் அடிக்கடி பஸ்களை உபயோகிப்பதில்லை, ஏதாவது விசேஷங்களுக்கு, வேலைகளுக்கு, மார்கெட் என்று குறிப்பிட்ட அவசியத்திற்கு மட்டும்தான் உபயோகிக்கிறார்கள், ஒரு தரம்தான் அவர்கள் செல்லக்கூடிய அவசியம் ஏற்படும், ஆகவே, அவர்கள் கொடுக்கின்ற கட்டணத்தில் ஓரளவுக்கு ஏற்றியிருந்தால் அதை அவர்கள் பொறுத்துக் கொள்ளக்கூடும். அதற்கான சக்தியும் அவர்களிடம் இருக்கிறது. நகரத்திலுள்ளவர்களை எடுத்துக்கொண்டால், அன்றாடம் பஸ்களில் தங்கள் காரியங்களுக்காகச் செல்லவேண்டியிருக்கிறது. அன்றாடம் செல்லக்கூடியவர்களுக்குக் கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தினால் அவர்களது வாழ்க்கைத்தரச் செலவு அதிகரித்துவிடும், குறிப்பாக மத்திய தர வர்க்கத்தினர், லொயர்-மிடில் கிளாஸ் வகுப்பிலுள்ளவர்கள் எந்த அளவுக்குச் சமாளிக்க முடியும் என்பது பெரிய பிரச்சனையாக ஆகிவிடும். ஆகவேதான் இதை எந்த அளவுக்கு உயர்த்தி, சமமான நிலையில் வைத்திருக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [18th March 1966]

கிறேன் மேலும், நாம் சில ஃபண்ட்களை ஏற்படுத்தி வைத்திருக்கிறோம். அந்த முறையில் நம்முடைய அசெட்டுகளையும் லயபலிட்டிஸ்களையும் பார்த்தால்—நமக்கு இருக்கின்ற கட்டடம், நிலங்கள், பஸ்கள் இவைகளை எல்லாம் பார்த்தால் அதிகமாக இருப்பதைப் பார்க்க முடியும். நம்முடைய காபிட்டல் சார்ஜ்ஸை விட 25 சதவிகிதம் அதிகமாகவே இருக்கின்றது. ஆகவேதான் இதில் ஓரளவுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தம் இருந்த போதிலும் ஓரளவுக்கு நம்மால் சமாளித்துக்கொள்ள முடியும் என்கின்ற நிலைமையில்தான் இதை நிர்வகித்து வருகிறோம்.

இரண்டாவது சொல்லப்பட்டது, கட்டணம் சில ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் தானே உயர்த்தப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் நாம் எந்த அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். ஒரு கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு 2 பைசா அளவுக்கு நாம் நடத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். இதுதான் இந்தியாவிலேயே மிகக் குறைவானது, வேறு எந்த ராஜ்யத்திலாவது இதை விடக் குறைவாக இருக்கிறதா என்று பாருங்கள். ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 2 பைசா என்றிருப்பதைவிடக் குறைவாக எங்காவது இருந்தால் இந்தக் குற்றச்சாட்டை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டும் என்பது நமது நோக்கம் அல்ல, பிரயானிகளுக்கு வேண்டிய வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பதுதான் நோக்கமாக இருந்து வருகிறது.

கட்டணம் மாறுதல் செய்ததில் பல வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். உதாரணமாக, மைலாப்பூருக்கு கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது என்று கனம் முனு ஆதி அவர்கள் சொன்னார்கள். சிடியைப் பொறுத்தவரையில், கட்டணத்தை நிச்சயிப்பதில் நாம் மேற்கொண்டிருக்கின்ற முறையை எடுத்துக் கொண்டால், இரண்டு கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு ஸ்டேஜ் என்று வைத்துவிட்டால் கட்டணத்தில் எந்த விதமான வேறுபாடும் இராது, ஆனால் உண்மையான பல கஷ்டங்கள் ஏற்படும். குறிப்பாக மக்களுக்கு அது பெரிய கஷ்டமாக வந்து சேரும். உதாரணமாக, நான் சொல்கிறேன். ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரிக்கு போகவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள், எக்ஸ்பர் ஸ்டேஷனுக்கு போகவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள், ராயப்போட்டைக்குப் போக வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். இந்த முறையில் பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டும் என்று சொல்லும்போது, சரியாக ஸ்டேஜ்ஐ கணக்கிட்டுப் பார்த்து வைத்தால், ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரிக்கு முன்பாகவே வைக்க வேண்டும், அது மக்களுக்குக் கடினமாகப் போய் நிற்கும். ஆகையால்தான் கூடிய வரைக்கும் பழைய ஸ்டேஜ்ஜிலேயே இருக்க வேண்டும் என்று கருதித்தான் அந்தந்த ஸ்டேஜ்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். சரியாக இரண்டு கிலோ மீட்டர் அளவுக்கு ஒரு ஸ்டேஜ் என்று மாற்றி அமைத்தால் ஷிக்டோரியா ஹாலுக்குப் பக்கத்தில் வந்துவிடும். ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரிக்குப் போகவேண்டும் என்றால் மக்கள் அங்கிருந்து நடந்துதான் போக வேண்டும், அல்லது அடுத்த ஸ்டேஜ்ஐக் குள்ள கட்டணம் கொடுக்கவேண்டும். அது

18th March 1966] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

மாதிரிதான் பக்கத்திலிருந்து எக்மோர் ஸ்டேஷனுக்குப் போக வேண்டும் என்று சொல்லும்போது, சரியாக ஸ்டேஜை கணக்கிட்டு மாற்றி அமைத்தால் மக்களுக்குத்தான் கஷ்டம் ஏற்படும். ஆகவே சென்னையைப் பொறுத்தவரையில், ரிக்களைஸ்ட் ஸ்டேஜ ஸாக இருக்கின்ற இடங்களை பெரும்பாலும் மாற்றவேண்டாம் என்று கருதித்தான் அதிலேயே வைத்திருக்கிறோம். இது ஒன்றும் வேண்டாம், ஃபுட் ரூல் எடுத்து அளந்து வைத்துவிடலாம் என்று சொன்னால்—அது தான் எங்கள் இலாகாவினுடைய சிபாரிசும்—ஆனால் நடைமுறையில் மக்கள் எந்தெந்த இடங்களுக்கு அதிகமாகச் சென்று கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்து, அவர்கள் ஓரளவுக்குப் பாதிக்கப்படாமல் இருக்கவேண்டும் என்பதைப் பார்த்துத்தான் ஸ்டேஜ்களை—பத்து பைசாவுக்கு சற்றுக்குறைவான தூரம் இருக்கலாம், சில இடங்களில் பத்து பைசாவுக்கு அதிகமான தூரம் இருக்கலாம்—எப்படியும் மக்களுக்கு இதனால் பெரிய கஷ்டம் வரக்கூடாது என்ற எண்ணத்தில் இவ்விதம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இதில் எந்தவிதமான தவறும் இல்லை என்று நம்புகிறேன். இல்லை, இரண்டு சிலோ மீட்டர் என்று அளந்து ஸ்டேஜை வைத்துக் கட்டணத்தை வசூல் செய்து கொள்ளுங்கள் என்று சட்டசபை அங்கத்தினர் சொன்னாலும் கூட, பொதுமக்கள் எவ்வளவு தூரம் இதை ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்பதில் எனக்குச் சந்தேகம்தான் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் (ஃபேர்) கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் எல்லாம் லக்சுரி கோச்சஸ்—இப்படிப்பட்ட பஸ்களில் அழுக்காக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இதைப்பற்றி சொன்ன அங்கத்தினர் அவர்கள் இந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் போய், தனது அனுபவத்தின் மூலம் சொல்லியிருப்பார்களேயானால் எனக்கு அது ஆச்சரியத்தைத்தான் கொடுக்கிறது என்று தான் சொல்ல முடியுமே தவிர வேறு ஒன்றும் சொல்ல முடியாது. அகில இந்தியாவிலேயே நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் மிகவும் சிறந்த முறையில் இருக்கின்றன என்று எல்லோரும் ஒத்துக்கொள்கிறார்கள். வெளியிடங்களிலிருந்து வருகின்ற வர்கள் கூட நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பார்த்து விட்டு மிகவும் பெருமையாக நம்மைப் பாராட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நகரத்தில் இருக்கின்ற பஸ்களில் வேண்டுமென்றால் அழுக்கு இருக்கிறது என்று சொல்லலாம், ஒரே பஸ் 8 டிரிப்புகள், 10 டிரிப்புகள் என்று போய்க்கொண்டிருக்கிறது. பஸ்களை ஸ்டான்டிங் நிறுத்தினவுடனேயே ஆட்கள் ஏற ஆரம்பித்து விடுகிறார்கள், கொஞ்சம் பொறுங்கள், இதைச் சுத்தம் செய்யவேண்டும் என்று சொன்னால் அங்கேயே பெரிய ரகளை ஏற்பட்டுவிடும். இது சாதாரணமாக ரஷ்ய நோத்தில் நடைபெறுகிறது. பீக் ஹவர்லில் இந்த நிலைமை இருந்து கொண்டதான் இருக்கிறது. இதை சமாளிப்பதும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆனால், கனம் கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் சொன்னது மாதிரி, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் கரியாக இருந்தது, அது

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [18th March 1966]

ஆடைகளை எல்லாம் கெடுத்துவிட்டது என்று சொல்லுவது, அவருடைய கற்பனை கலந்த ஒரு கற்பனைச் சித்திரமாக எழுதியதாகத் தான் என் மனதில் தோன்றிற்று.

கவர்ன்மென்டே டீரிஸ்ட் பஸ்களை விடவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், லட்சட் லீயிங்காக பஸ்களை வைத்திருக்கிறோம். கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்ன யோசனைகளின்படி எல்லா பஸ்களையும் விடவேண்டும் என்றால் குறைந்தது 150 அல்லது 200 கோடி ரூபாய் வேண்டும். அந்த நிதிக்கு எங்கே போவது, யார் நடத்துவது என்பதைப் பார்த்து தான் அதற்குப் பதில் சொல்ல முடியும். முக்கியமாக மக்களுக்கு அத்தியாவசிய சேவை செய்யவேண்டும் என்பதைத் தான் நாம் முதலில் பார்க்கவேண்டும். அதற்கு மேலாக யாராவது சேவை செய்வதற்கு முன்வந்தால் அவர்களுக்கும் சந்தர்ப்பம் கொடுக்க வேண்டியதுதான்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் சில இடங்களில் நிற்பதில்லை என்ற குற்றச் சாட்டு சொல்லப்பட்டது. இதற்கென்று தனியாக விதிகள் இருக்கின்றன. 25 மைல்களுக்கு ஒரு இடத்தில் நிற்க வேண்டும் என்றிருக்கிறது. ஒரு சர்வீஸில் 250 மைல் இருக்குமானால் பத்து இடங்களில் நிறுத்தலாம். இப்படிப் பார்க்கும்போது சில இடங்களில் 10 மைல்களுக்கு உள்ளேயே நிற்கவும் முடியும். ஆனால் அடுத்த ஸ்டாப்பிங் முப்பது மைல்களுக்கு அப்பால்தான் இருக்கும். அந்த முறையில்தான் வசதிக்குத் தகுந்தபடி செய்யப்பட்டு வருகிறது.

மேலும் கனம் உறுப்பினர்கள் பல நல்ல யோசனைகளைச் சொன்னார்கள். கனம் அங்கத்தினர் திரு. மணி அவர்கள், இன்ஸ்பெக்டர்களைக் குறைக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். செக் பண்ணுவது மட்டும் இன்ஸ்பெக்டர்களுடைய வேலையில்லை, வேறு சில ட்யூட்டிகளையும் செய்கிறார்கள், கண்டக்டர்களையும் டிரைவர்களையும் மாற்றிக் கொடுக்கவேண்டியது போன்ற வேலைகளையும் செய்கிறார்கள், இருந்தாலும் எந்த அளவுக்குக் குறைக்க முடியும் என்பதைப்பற்றி ஆலோசிக்கலாம் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்வதோடு, இந்த யோசனைக்காக என் நன்றி என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மப்டி செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போடலாம் என்ற யோசனையும் சொல்லப்பட்டது, அது சிறந்த யோசனை. அதையும் சர்க்கார் கவனிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மைலாப்பூருக்கு குறைந்த கட்டணமாக இருக்கிறது, அது ஏதோ எனக்காகத்தான் வைத்திருக்கிறேன் என்று சொன்னார்கள், நான் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யவில்லை. அரங்கண்ணல் அவர்களுக்காக வேண்டுமென்றால் அப்படி வைத்திருக்கிறேன் என்று சொன்னால் அது ஓரளவுக்கு உண்மையாக இருக்கலாம் . . . (சிரிப்பு)

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : தலைவர் அவர்களே, எந்தக் காரணத்திற்காக இந்தச் சலுகையை அரங்கண்ணலுக்கு தருகிறார்கள் என்பதை அறிந்து கொள்ளலாமா? (சிரிப்பு)

18th March 1966]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : மைலாப்பூர் தொகுதியில் அங்கத்தினராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, மக்களுடைய ஆதரவுகளை யெல்லாம் பெற்று வந்திருக்கிற அங்கத்தினருக்கு இந்தச் சலுகைகூட செய்யக் கூடாதா? (சிரிப்பு)

ஆகவே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். கனம் அங்கத்தினர் கூறிய எல்லா யோசனைகளுக்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, நான்காவது நிதிக் கமிஷனுக்கு நம்முடைய அரசாங்கத்தின் சார்பிலே அளிக்கப்பட்ட அறிக்கையிலே சர்க்கார்

MR. DEPUTY SPEAKER : The hon. Member is introducing a new matter after the Hon. Minister has replied to the debate.

SRI K. A. MATHIALAGAN : It is not a new matter, Sir.

MR. DEPUTY SPEAKER : It did not arise at all in the course of the debate. I think hon. Members should consider the point, whether they could introduce new points after the debate has ended.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : சார், எம். எல். ஏ.-க்களுக்கெல்லாம் பஸ்ஸிலே செல்லுவதற்கு பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று காங்கிரஸ் அங்கத்தினர் திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் கேட்டார்கள். அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் என்ன பதில் சொல்ல இருக்கிறார்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பதில் இல்லாதது, இல்லை என்பதற்கு அடையாளம். (சிரிப்பு)

திரு. காஞ்சி மணிமொழியார் : தலைவர் அவர்களே, இரண்டு கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு ஸ்டேஜ் என்று சாதாரணமாக வைத்திருக்கிறோம், அல்லது கொஞ்சம் முன்னே பின்னே இருக்கலாம். ஆனால் கோடம்பாக்கத்தில் இரண்டு கிலோமீட்டருக்குக் குறைவாக இருப்பதற்கே இரண்டு ஸ்டேஜ்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கிறதே, அதைப்பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதைப்பற்றி நான் சொல்லுவதற்கு மறந்து விட்டேன். அதைப் பரிசீலிக்க நான் ஏற்பாடு செய்கிறேன்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர், சார், அமைச்சர் அவர்கள் இந்த விவாதத்தின் போது எழுப்பப்பட்ட விஷயங்களைப்பற்றித்தான் பதில் அளிக்கிறார்கள். நான் இப்போது சொல்ல விரும்புவது இது சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் தான். நான் விஷயத்தைச் சொல்லி விடுகிறேன். ஏனென்றால், இது இந்த விவாதம் சம்பந்தமனது. சர்க்காருடைய மூலதனத் தைப்பற்றி அவர்கள் சரியாக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இது வட்டியைப்பற்றிய சமாசாரம். 12 சலுகை வரி போட்டிருப்

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்] [18th March 1966]

பதால் வட்டி கொடுக்க முடியாது என்று கூறியிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி அருள் கூர்ந்து விளக்கம் கூறுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

The cut motion to Demand No. XXX—Road Transport Schemes was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 8,70,97,100 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

The cut motion to Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,13,54,000 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Road Transport Schemes.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

1-24
p.m. MR. DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

IV. PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. Statutory Rules and Orders.

Nil.

B. Reports, Notifications and other papers.

* 60. *A Review of Industrial Development in Madras State 1965-66 (English and Tamil).*

* 61. *A Review on the Progress made in the Handloom Industry (English and Tamil).*

18th March 1966]

APPENDIX

[*Vide* answer to starred question No. 341 at page 10.]

The following are the benefits and concessions given to families of defence service personnel hailing from Madras State, who have been killed in action, or incapacitated as a result of injuries sustained in action :—

(1) The loan amounts due to Government or Government Agency from the defence personnel who are killed or disabled in action will be waived with due regard to the circumstances of each case, taking into account the financial position of the family of such army personnel.

(2) Families of ex-servicemen who have been killed or disabled in action, are shown first in the order of priority in the matter of assignment of non-valuable Government land to landless and poor persons free of land value who are likely to engage themselves in direct cultivation.

(3) Ten disabled ex-servicemen are sent every year to the Queen Mary's Technical School, Kirkee, for vocational technical training in order to rehabilitate them in civil life. The cost of maintenance at the rate of Rs. 60 per mensem for trainee is met by the Madras State Ex-Service personnel Benevolent Fund.

(4) Widows and family dependents of Jawans will be trained in the Andhra Mahila Sabha in various vocational training courses. The cost of training at the rate of Rs. 50 per trainee will be met from the Madras State Ex-Service personnel Benevolent Fund.

(5) The children of defence service personnel killed in action or incapacitated, undergoing training in Industrial Training Institutes will be awarded stipends at the rate of Rs. 25 per mensem each.

(6) A separate fund under the title "The Madras State Jawans' Relief Fund" has been constituted with an initial grant of Rupees One Lakh from the State funds, which has been distributed among the 14 districts including Madras City, and the amounts credited to the Personal Deposit Accounts of the Collectors. The Collectors have been directed to credit to their Personal Deposit Accounts, voluntary subscription and donations given by the public for the specific purpose of giving relief to Jawans' families and dependents, and to sanction from the amounts available in their Personal Deposit Accounts, Cash relief up to a maximum of Rs. 500 in each deserving case to the families and other dependents of Jawans found missing, killed or wounded in enemy action. Cases requiring larger relief should be reported to Government but initial relief should not be delayed on this account.

[18th March 1966]

(7) Children of defence service personnel belonging to the categories of Junior Commissioner Officers and other ranks below the rank of Junior Commissioner Officers and similar ranks in the Navy or Air Force, who are either killed or incapacitated in action, will be exempted from payment of tuition fees and all items of special fees in all grades of educational institutions until the receipt of the concession completes that particular course of education which he or she had taken up at the time of the grant of the concessions. They will be given an allowance for the purchase of books, etc., at the rate of Rs. 10 in elementary classes—Standards I to V, Rs. 15 in standards VI and VII and Rs. 25 in standards VIII to X.

In addition to these, the children studying in standards VIII to X in High Schools and Arts and Science Colleges, will be awarded scholarship at the rates specified below provided that they have obtained a II class or 50 per cent of marks in the aggregate in the previous annual or public examination. They should however, surrender the concessions referred to in paragraph 7 above.

No scholarship is proposed for study in Standard VII and below.

I.—STANDARDS VII TO X IN HIGH SCHOOLS AND ARTS AND SCIENCE COLLEGES.

Course of Study. (1)	Value of Scholarship. (2)
Standards VIII to X	Will cover (i) tuition fees and all items of special fees ; (ii) a book allowance of Rs. 25 per mensem for each student. Residential scholars will be paid in addition a maintenance allowance of Rs. 30 per mensem for a period of ten months in a year.
P. U. C.	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) book allowance of Rs. 85 for the course for each student ; (iii) a maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for a period of ten months in a year for residential scholars.
B. A. or B. Sc. ..	(i) Tuition fees and all items of special fees (ii) ; book allowance at the rate of Rs. 215 for the entire course ; (iii) maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.

II.—POLYTECHNICS AND PROFESSIONAL COLLEGES.

Polytechnic (Diploma courses).	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) book allowance of Rs. 180 for entire course; (iii) maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.
--------------------------------	---

18th March 1966]

Course of Study. (1)	Value of Scholarship. (2)
Agriculture—B.Sc. (Ag.)	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) book allowance of Rs. 650 for entire course; (iii) maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.
Engineering ..	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) book allowance at rate of Rs. 550 for entire course; (iii) a maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.
Medical	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) a book allowance of Rs. 1,081 for M.B.B.S., Rs. 1,087 for B.D.S., Rs. 487 for B. Pharmacy; (iii) a maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.
Law	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) book allowance of Rs. 51 for F.L. Rs. 78 for B. L.; (iii) maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.
Teachers' Training.	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.
Veterinary	(i) Tuition fees and all items of special fees; (ii) book allowance of Rs. 1,000 for entire course; (iii) maintenance allowance of Rs. 40 per mensem for ten months in a year for residential scholars.

(8) Children of jawans killed in action or incapacitated are given preference in respect of admission to all Government hostels maintained by the Harijan Welfare Department in the State against the seats reserved for Backward Classes, provided they are eligible for admission to these hostels.

[18th March 1966

பதில்

போரில் உயிரிழந்த, அமர்களத்தில் ஏற்பட்ட விழுப்புண் களின் விளைவாக ஊனமுற்ற, இம்மாநிலப் படை அதிகாரிகள், வீரர்கள் ஆகியோரின் குடும்பங்களுக்குக் கீழ்க்கண்ட உதவிகளும் சலுகைகளும் வழங்கப்படுகின்றன :-

1. போரில் உயிரிழந்த அல்லது ஊனமுற்ற படைவீரர் ஒருவர் அரசாங்கத்துக்கு அல்லது அரசாங்க ஏஜென்சிக்குக் கடன் திருப்பிச் செலுத்த வேண்டியிருந்தால், அக்கடன் தொகை ஒவ்வொரு நிகழ்ச்சியின் சந்தர்ப்ப சூழ்நிலைகளையும் அவருடைய குடும்பத்தின் நிதி நிலைமையையும் கருத்தில் கொண்டு தள்ளி விடப்படும்.

2. குறைந்த மதிப்பீடுள்ள அரசாங்க நிலத்தை நேரடிச் சாகுபடியில் ஈடுபடக்கூடிய நிலமற்றவர்களுக்கும் ஏழைகளுக்கும் இலவசமாக வழங்குவதில், போரில் உயிரிழந்த அல்லது ஊனமுற்ற முன்னாள் படை வீரர்களின் குடும்பங்களுக்கு முதற்சலுகை அளிக்கப்படுகிறது.

3. ஊனமுற்ற முன்னாள் படையினர் சமூகத்தில் மறுவாழ்வு பெறும் பொருட்டு, சிறு தொழிலில், தொழில் துட்ப பயிற்சி பெற கிரகியிலுள்ள மேரி இராலி தொழிலில் துட்பப் பள்ளிக்கு ஆண்டு தோறும் பதின்மர் அனுப்பப்படுகின்றனர். ஒருவருக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 60 ரூபாய் வீதத்தில் மேற்படி, பயிற்சியாளர் களின் செலவு தமிழ்நாடு முன்னாள் படையினர் உதவி நிதியிலிருந்து கொடுக்கப்படுகிறது.

4. படைவீரர்களின் விதவைகளுக்கும் அவர்களைச் சார்ந்துள்ள குடும்பத்தாருக்கும் ஆந்திர மகிளா சபையில் சிறு தொழில்களில் பயிற்சியளிக்கப்படுகின்றது. ஒருவருக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 50 ரூபாய் என்னும் வீதத்தில், பயிற்சிச் செலவு தமிழ்நாடு முன்னாள் படையினர் உதவித் தொகையிலிருந்து கொடுக்கப்படுகிறது.

5. போரில் உயிரிழந்த அல்லது ஊனமுற்ற படைவீரர்களின் பிள்ளைகளுக்கு தொழில் பயிற்சி நிறுவனங்களில் பயிற்சி பெறுவதற்கு மாதத்துக்கு 25 ரூபாய் வீதம் பயிற்சி உதவித் தொகை அளிக்கப்படும்.

6. மாநில நிதிகளிலிருந்து ஒரு லட்ச ரூபாய் துவக்க மானியத்துடன் 'தமிழ்நாடு படைவீரர் துயர் தணிப்பு நிதி' என்று தனி நிதி ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இது சென்னை நகர் உட்பட 14 மாவட்டங்களுக்கும் பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டுள்ளது. தொகைகள், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களின் அலுவல் பெயர் வைப்பிட்டுக் கணக்குகளில் வரவு வைக்கப்பட்டுள்ளன. படைவீரர்களின் குடும்பத்தினர்களுக்கும், அவர்களைச் சார்ந்துள்ளவர்களுக்கும் உதவும் குறிப்பிட்ட நோக்கத்துடன் பொதுமக்கள் தாமதமாகவே வழங்கும் தொகைகளையும் நன்கொடைகளையும் தங்கள் அலுவல் பெயர் வைப்பிட்டுக் கணக்குகளில் வரவு வைத்துக்

18th March 1966]

கொள்ளுமாறும் பகைவருடன் எதிர்த்துப் போரிட்டதில் காணாமல் போன, உயிரிழந்த அல்லது ஊனமுற்ற படைவீரர்களின் குடும்பத்தினர், அவர்களைச் சார்ந்திருக்கும் மற்றவர் ஆகியவர்களில் தகுதிவாய்ந்தவர்களுக்கு தங்கள் அலுவல் பெயர் வைப்பீட்டித் தொகைக் கணக்கில் இருக்கக்கூடிய தொகையிலிருந்து அதிக அளவு 500 ரூபாய் வரை ரொக்க உதவி அளிக்குமாறும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு உத்தர விடப்பட்டுள்ளது. அதிக அளவில் உதவி கோருவோர் குறித்து அரசாங்கத்துக்கு அறிவிக்கவேண்டும். எனினும் தொடக்க உதவி அளிப்பதில் காலந்தாழ்த்தக்கூடாது.

7. போரில் உயிரிழந்த அல்லது ஊனமுற்ற ஐ-னியர் கமிஷன் அதிகாரிகள், ஐ-னியர் கமிஷன் அதிகாரிகள் பதவிக்குக் கீழ்ப்பட்ட ஏனைய பதவிகளைச் சேர்ந்தவர்கள், கப்பற்படை அல்லது விமானப்படையிலும் இதே பதவிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் ஆகியோரின் பிள்ளைகளுக்கு எல்லா தரத்தைச் சேர்ந்த கல்வி நிறுவனங்களிலும் கல்வித் கட்டணமும், ஏனைய சிறப்புக் கட்டணங்களும் செலுத்துவதென்றும் விலக்கு அளிக்கப்படும். இச்சலுகை, இது அளிக்கப்பட்டபொழுது மானாவன் அல்லது மானவி எந்தபாடமுறை வகுப்பில் சேர்ந்திருந்தார்களோ அந்தப்பாட முறையைப் பூர்த்தி செய்யும் வரையில் தொடர்ந்து அளிக்கப்படும். அவர்களுக்குப் புத்தகம் முதலியன வாங்குவதற்கும் அவர்களுக்குத் தொகை கொடுக்கப்படும். இத்தொகை I முதல் V வரையுள்ள தொடக்க வகுப்புகளுக்கு 10 ரூபாய் என்னும் வீதத்திலும் VI, VII வகுப்புகளுக்கு 15 ரூபாய் என்னும் வீதத்திலும் VIII முதல் X வரையுள்ள வகுப்புகளுக்கு ரூபாய் 25 என்னும் வீதத்திலும் வழங்கப்படும்.

இவை மட்டுமன்றி, உயர்நிலைப் பள்ளிகளில் VIII முதல் X வரையுள்ள வகுப்புகளிலும், கலையியல் கல்லூரிகளிலும், அறிவியல் கல்லூரிகளிலும் கல்வி கற்கும் மாணவ மாணவிகள் முந்தைய ஆண்டுத் தேர்வில் அல்லது பொதுத் தேர்வில் இரண்டாம் வகுப்பு அல்லது மொத்தத்தில் 50 சதவிகிதம் மதிப் பெண்கள் பெற்றிருந்தால் அவர்களுக்குக் கீழ்க்கண்ட வீதங்களில் உதவிச் சம்பளம் வழங்கப்படும். ஆனால் அவர்கள் மேலே 7-வது பாராவில் குறிப்பிட்டுள்ள சலுகைகளைக் கைவிட்டு விடவேண்டும்.

VII-ம் வகுப்பிலும் அதற்குக் கீழ்ப்பட்ட வகுப்புகளிலும், கற்போருக்கு உதவிச் சம்பளம் அளிக்கும் செயற்குறிப்பு இல்லை.

VIII முதல் X வரையுள்ள வகுப்புகளிலும் கலையியல், அறிவியல் கல்லூரிகளிலும் கற்போருக்கு உதவிச் சம்பளம் வீதங்கள்.

வகுப்பு

(1)

உதவி சம்பளத்தின் மதிப்பு,

(2)

முதல் வரையுள்ள வகுப்புகள் .. (i) இதில் (i) கல்விக் கட்டணமும், சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் அடங்கும். (ii) ஒவ்வொரு வருக்கும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 25 ரூபாய் வீதம் புத்தகப்படி. கல்வி

[18th March 1966

வகுப்பு.
(1)

உதவி சம்பளத்தின் மதிப்பு
(2)

நிறுவனங்களில் தங்கி இருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக் கால அளவுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 30 ரூபாய் வீதம் பேணுதல் படி அளிக்கப்படும்.

கல்லூரிப் புகுமுக வகுப்பு .. (i) கல்விக் கட்டணமும் சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) ஒவ்வொருவருக்கும் அப்படிப்பட்ட 86 ரூபாய் புத்தகப்படி. (iii) கல்வி நிறுவனங்களில் தங்கி இருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக்கால அளவுக்கு, மாதம் ஒன்றுக்கு 40 ரூபாய் வீதம் பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

பி. ஏ. அல்லது பி. எஸ்ஸி. .. (i) கல்விக் கட்டணமும், சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) முழுப் படிப்பிற்கும் ரூ. 215 என்னும் வீதத்தில் புத்தகப்படி (iii) கல்வி நிறுவனங்களில் தங்கி இருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக் கால அளவுக்கு, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

II. பல தொழில் பயிற்சிப் பள்ளிகள்—தொழில் கல்லூரிகள்.

பல தொழில்—(டிப்ளமா பயிற்சிப் (i) கல்விக் கட்டணமும், சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) முழுப்படிப்பிற்கும் ரூ. 180 புத்தகப்படி (iii) கல்வி நிறுவனங்களில் தங்கியிருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக்கால அளவுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

வேளாண்மை (பி.எஸ்ஸி.)
வேளாண்மை

(i) கல்விக் கட்டணமும், சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) முழுப் படிப்பிற்கும் ரூ. 650 புத்தகப்படி. (iii) கல்வி நிறுவனங்களில் தங்கியிருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக் கால அளவுக்கு, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 43 பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

பெர்றியியல் (i) கல்விக் கட்டணமும் சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) முழுப் படிப்பிற்கும் ரூ. 550 என்னும் வீதத்தில் புத்தகப்படி (iii) கல்வி நிறுவனங்களில்

18th March 1966]

வகுப்பு.
(1)உதவி சம்பளத்தின் மதிப்பு.
(2)

தங்கியிருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக் கால அளவுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

மருத்துவம் (i) கல்விக் கட்டணமும், சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) எம்.பி.பி.எஸ். படிப்பிற்கு ரூ. 108 புத்தகப்படி, பி.டி.எஸ். படிப்பிற்கு ரூ. 1,087 புத்தகப்படி. (iii) கல்வி நிறுவனங்களில் தங்கியிருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக் கால அளவுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

சட்டம் (i) கல்விக் கட்டணமும் சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) எப்.எல். படிப்பிற்கு ரூ. 51-ம், பி.எல். படிப்பிற்கு ரூ. 73-ம் புத்தகப்படி, (iii) கல்வி நிறுவனத்தில் தங்கியிருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் 10 மாதக் கால அளவுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40. பேணுதல் படி அளிக்கப்படும்.

ஆசிரியர் பயிற்சி (i) கல்விக் கட்டணமும், சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும். (ii) பயிற்சி நிறுவனத்தில் தங்கியிருந்து பயிற்சி பெறுவோருக்கு ஓர் ஆண்டில் 10 மாதக்கால அளவுக்கு, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 40 பேணுதல்படி அளிக்கப்படும்.

விலங்கின மருத்துவம் (i) கல்விக் கட்டணமும் சிறப்புக் கட்டணங்கள் அனைத்தும் (ii) முழு படிப்பிற்கும் ரூ. 1,000 புத்தகப்படி. (iii) கல்வி நிறுவனங்களில் தங்கியிருந்து கல்வி கற்போருக்கு ஓர் ஆண்டில் பத்து மாதக்கால அளவுக்கு மாதம் ஒன்றிற்கு ரூ. 40 பேணுதல் படி அளிக்கப்படும்.

8. போரில் உயிரிழந்த அல்லது ஊனமுற்ற படைவீரர்களின் பிள்ளைகளுக்கு, இம்மானிலத்தில் ஹரிஜன நலத்துறை வைத்துவரும் அரசாங்க விடுதிகளில், பின்னிலை வகுப்புகளுக்கு ஒதுக்கியுள்ள இடங்களில் இடம் அளிப்பதில் முற் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. ஆனால் அவர்கள் இந்த விடுதிகளில் சேரத் தகுதி உடையவர்களாயிருத்தல் வேண்டும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

சட்டமன்றப் பேரவை



[Handwritten signature]